

# LES ARRELS CUBANES DEL FERROCARRIL BARCELONA-VILANOVA-VALLS

*Joan M. Ferran i Oliva*

**Paraules clau:** ferrocarril, Cuba, Gumà i Ferran, Valls, Vilanova.

**Resum:** Es fa un estudi de l'aportació dels catalans residents a Cuba com una de les principals fonts d'impuls de la construcció del ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls. S'expliquen les vinculacions d'empresaris catalans vinguts de Cuba que impulsaren, mitjançant la inversió de capital propi, la creació de diverses infraestructures a Catalunya.

**Abstract:** An analysis of the contribution made by Catalan people living in Cuba as one of the main sources to build the railway network Barcelona-Vilanova-Valls. The relationships between Catalan managers who returned from Cuba are stated. They invested their own financial resources to create industry in Catalonia.

## Els pioners

El 19 de novembre del 1837 s'inaugurà el primer ferrocarril cubà. Cobria els 27 quilòmetres que separen l'Havana de Bejucal, primera etapa del projecte que l'any següent arribaria fins a Güines. Aquesta darrera vila era un important centre manufacturer de sucre en moments en què Cuba era el primer productor i exportador mundial del dolç producte. Calia un mitjà de transport capaç de traslladar fins al port de l'Havana els pesats caixons de fusta que s'usaven en aquella època per envasar el producte, però també —en sentit contrari— els abastaments per dur a terme la collita de la canya i l'activitat industrial als *ingenios* sucrers.<sup>1</sup> Ultra això, el trasllat de passatgers, que no era menys important.<sup>2</sup>

El projecte començà a ser estudiat des de l'any 1830 i la idea donà lloc a la creació d'una Junta de Fomento integrada pel capità general, l'intendent, la Sociedad Económica de Amigos del País, l'Ajuntament de l'Havana i el Consulado. Sota el seu patrocini, finalment, finiren les obres.

En les negociacions es va incloure l'adquisició de vuit locomotores angleses i se'n va encarregar la construcció a George i Robert Stephenson, triomfador a la famosa prova de Rainhill amb la locomotora Rocket. També es va interessar en el negoci John Braithwaites, guanyador del segon lloc a la mateixa competició. És a dir, hi van participar els millors tècnics del ferrocarril de l'època. El mateix Stephenson va provar les vuit locomotores abans de ser enviades a l'Havana. Eren idèntiques a les del ferrocarril Londres-Birmingham.

Per dirigir els treballs van ésser contractats dos enginyers nord-americans, Alfred Kruger i Ezra K. Dod, els quals, apartant-se dels convenis firmats a Londres, van comprar als Estats Units, amb capital anglès, tot el material rodant i els equips de construcció. A més, van plantejar la necessitat d'adquirir locomotores nord-americanes i, subornant funcionaris criolls responsables, situaren a Cuba dues màquines Baldwin, que foren les dues primeres exportades pels Estats Units. D'aquesta ma-

<sup>1</sup> S'anomenava *ingenio* la fàbrica primitiva de sucre inicialment moguda per força animal i que a poc a poc es va anar tecnificant amb l'aplicació de màquines de vapor i altres equips moderns per moure el molins, i per la concentració del suc de la canya. Les capacitats productives s'incrementaren fins a arribar un moment en què el darrer punt d'escanyament fou el transport de canya que es feia amb carretes tirades per bous i que, finalment, s'eliminà amb la introducció del ferrocarril. Llavors s'inicià una etapa de concentració dels *ingenios* petits en grans *ingenios centrales* o, simplement, *centrales*, com són coneguts fins avui. Els més de 2.000 *ingenios* existents abans del 1880 foren substituïts per menys de 200 *centrales* amb una capacitat de producció superior a la de tots els *ingenios* plegats. Cal aclarir que el ferrocarril inaugurat l'any 1837 no tenia com a objectiu el transport de canya, sinó de sucre, altres mercaderies i passatgers. L'aplicació del ferrocarril a les tasques de collita i transport de la canya no tingué lloc fins al voltant del 1880.

<sup>2</sup> L'any 1841 els ingressos de l'empresa del ferrocarril l'Havana-Güines foren de 168.000 pesos durs per concepte de passatgers, 54.500 pesos durs per càrrega d'anada i 126.800 per càrrega de tornada (sucre principalment).

nera va quedar oberta la bretxa per a les següents comandes de material ferroviari nord-americà a l'illa.<sup>3</sup>

El ferrocarril l'Havana-Bejucal fou el primer d'Iberoamèrica i el setè del món, sols antecedit pels d'Anglaterra, França, Estats Units, Bèlgica, Suècia i Rússia. Altrament, és remarcable el fet que Cuba, aleshores, a més d'ésser un país petit, era encara una colònia d'Espanya. Essent així, es podria afirmar que també va ser el primer dins de l'Estat espanyol.

Aquest camí de ferro fou un gran èxit. Els particulars van comprendre la conveniència del nou mitjà de transport i, tot seguit, començaren ràpidament a construir noves línies que al cap de pocs anys ompliren el país de carrils. Fins i tot compraren el tren de l'Havana a Güines —el pioner—, la línia del qual havia estat desenvolupada per institucions públiques.

Però la meravellosa aportació tecnològica tingué també el seu costat fosc. És narrat per Manuel Moreno Fraginals a *El ingenio*, la seva obra antològica, quan es refereix als intents per substituir el treball esclau per treball assalariat. Després del 1820 va començar a l'illa el debat entre ambdós sistemes i anys més tard es varen dur a terme els primers intents en aquest sentit, precisament durant la construcció del ferrocarril l'Havana-Güines. Diu l'autor sobre això:<sup>4</sup>

Del mismo modo que con sangre se hizo azúcar, también con sangre se hizo el ferrocarril azucarero hasta Güines. El hambre y las jornadas de 16 horas diarias dejaron su trágico saldo de muertes. Sólo en la parroquia del Cerro se pagaron derechos de enterramiento de 340 esclavos caídos en el primer tramo del tendido de líneas. Exactamente 13 muertos por kilómetro de vía. A éstas hay que sumar las muertes asentadas en las parroquias de Bejucal, Melena, Quivicán y Güines. Los isleños (canarios) e irlandeses contratados murieron igual que los negros, o quizás más. A lo largo del camino de hierro se fueron construyendo barracas que recibieron el ostentoso nombre de hospitales. El primero de ellos estaba cerca de Puentes Grandes, en el lugar conocido por Los Filtros, el segundo en El Retiro. La situación de estos hospitales puede verse en la respuesta que Antonio María Escobedo y Miguel de Herrera dieran en 1837 al general Tacón. En este escrito se habla de la magnífica situación de los trabajadores, de los cuales había 77 hospitalizados en Los Filtros. En cuanto a El Retiro, durante los meses de agosto y septiembre murieron 18 isleños. Sin embargo, les llenaba de optimismo el que en los días que llevaban corridos sólo habían muerto 6.

#### REPERCUSSIÓ A LA PENÍNSULA

L'any 1829 ja havia començat a parlar-se'n, a Espanya, de la “meravellosa invenció dels ferrocarrils”. El 28 de març del 1830 es concedia un privilegi exclusiu per un termini de 25 anys per a la construcció d'un ferrocarril que aniria des de Jerez de la Frontera fins a Sanlúcar passant pel Puerto de Santa María i Rota. Tot i que el

<sup>3</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. II. L'Havana: Editora de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 154.

<sup>4</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. I. L'Havana: Editora de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 301.

rei mateix es declarava protector de l'empresa, no tingué èxit. El 1836 l'escriptor costumista madrileny Ramón de Mesonero Romanos va descriure el seu viatge en tren per Bèlgica declarant que al seu parer “y contra el de muchos en España”, que en aquest darrer país mai no s'arribaria a gaudir del camí de ferro “porque las desigualdades de nivel en nuestro territorio y las ásperas sierras que lo cruzan en todas direcciones habrían de hacer imposible siempre la adaptación de tal progreso en nuestro país”.<sup>5</sup> Haurien de passar prop de vint anys per demostrar la fal·làcia d'aquesta afirmació pessimista, quan un emigrant català retornat de Cuba va fer realitat un primer ferrocarril dins del territori peninsular de l'Estat espanyol.

A la inauguració del ferrocarril l'Havana-Bejucal hi havia assistit un empresari anomenat Miquel Biada Bunyol. Va néixer a Mataró l'any 1789 i de molt jove embarcà a Amèrica com a pilot d'un vaixell. El 1810 ja havia esdevingut armador i consignatari a Maracaibo, Veneçuela. Durant la lluita per la independència encapçalada per Simón Bolívar, prengué part molt activament al costat dels reialistes en diferents formes: capità de vaixell, recaptador de cabals per les forces armades, comandant d'una esquadra de vaixells i altres. El 1821, en triomfar els insurrectes, passà a Cuba, on establí cases a Santiago de Cuba i l'Havana. A l'illa, seguint la seva vocació pel colonialisme, fou capità del Cos de Voluntaris —institució paramilitar espanyola— i component del grup proper al capità general Tacón.

Biada retornà definitivament a Catalunya l'any 1840 —data en la qual també fou investit Caballero de la Cruz de Isabel la Católica—. Tenia llavors 51 anys d'edat. Entre el seu bagatge d'idees de tornada, tenia la de construir un ferrocarril de Barcelona a Mataró, la seva vila nadiua. Una versió, un xic ingènua, de les motivacions de Biada la dóna Carles Martí en el seu llibre sobre els catalans a Cuba, on replega una semblança sobre el fet. La va recollir de *L'Esquella de la Torratxa* i diu textualment:<sup>6</sup>

Tot sovint l'home [Biada] ha d'anar a Barcelona, per mor de sos negocis no interromputs, i li sembla una mala cosa haver d'anar en la diligència, mentre als Estats Units ja hi ha camins de ferro.

Però un bon matí, sa indignació arribà al comble. Surt de sa casa. Té ja pagat l'asiento del carruatge des del dia anterior. Però quan arriba a la parada, la diligència, massa diligenta, ja se n'ha anat, i en Biada no pot marxar a Barcelona. Aleshores se les emprèn contra l'amo del negoci, i sèriament, tot indignat, tirant-li en cara son mal procedir, l'amenaça amb que aviat acabarà aquella explotació, perquè ell, En Miquel Biada i Buñol, farà un camí de ferro de Mataró a Barcelona.

Tot és possible, però segurament els incentius no foren tan simples. Amb l'esmentat propòsit, Biada va establir contacte amb el seu amic Josep Maria Roca, el qual residia a Londres i tenia contactes amb Joseph Locke, enginyer constructor

<sup>5</sup> SALCEDO RUIZ, Ángel. *Historia de España*. Madrid: Editorial Saturnino Calleja-Fernández, 1914, pàg. 649.

<sup>6</sup> MARTÍ, Carles. *Los catalanes en América*. L'Havana, 1922, pàg. 153. L'autor no menciona la data de publicació de *L'Esquella de la Torratxa* d'on va prendre la cita.

de camins de ferro. Conjuntament van promoure la Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró, sota la protecció de Maria Cristina de Borbó, la reina mare. Van replegar un cabal de 5 milions de pessetes, dels quals la major part —uns 4,75 milions— estava destinada a la línia i la resta a material rodant i a expropiacions de terrenys i edificis, entre els quals hi havia la plaça de braus de la Barceloneta, on es va establir l'estació terminal. Una part important d'aquest cabal fou originat a Cuba, car va ésser aportat pel mateix Biada, el qual comptà també amb la participació de capital britànic.

L'any 1848, és a dir, a 11 anys de la inauguració del tren de l'Havana a Bejucal, es va inaugurar el primer ferrocarril dins l'Estat espanyol, que anava de Barcelona a Mataró. Però Miquel Biada —el promotor— no va aconseguir veure finida l'obra. Va morir abans, no gaire convençut de la seva viabilitat, i anguniejat per les dificultats per recollir l'immens capital necessari per dur-la a terme.

Els subministradors de l'acer per a l'obra i els equips foren els anglesos. La siderúrgia asturiana Duro y Cía es va queixar argumentant que a França, Bèlgica i el Regne Unit la indústria metal·lúrgica s'havia desenvolupat gràcies al ferrocarril. Però la Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró no en va fer cas i, a més, va construir una locomotora a Mataró mateix. La va anomenar *La Española*.<sup>7</sup>

## Desenvolupament del nou mitjà de transport

Dins l'àmbit mundial, la introducció del ferrocarril experimentà una llarga etapa de desenvolupament. Lenta al principi, va ésser seguida per una sobtada i vertiginosa expansió. Inicialment, es tractava d'una tècnica poc coneguda que requeria un gran cabal per engegar-la i encara no en resultaven paleses les colossals potencialitats. Era, doncs, natural que al començament fossin dissenyats per a trajectes curts i vinculats a zones molt dinàmiques econòmicament, on era més factible afrontar les despeses d'operació i recuperar la inversió. D'altra banda, la Revolució Industrial exigia formes més eficaces per dur les primeres matèries a les noves factories i traslladar després els productes finits.

Tot va començar l'any 1804 quan l'enginyer britànic Richard Trevithick adaptà una màquina de vapor per impulsar una locomotora. Durant la prova feta al sud de Gal·les, la màquina va circular a una velocitat de 8 km/h arrossegant cinc vagons carregats amb 10 tones d'acer i 70 homes al llarg d'una via de 15 km.

En el transcurs de les dues dècades següents, es varen desenvolupar els rails de ferro capaços de suportar el pes d'un tren. La primera línia fèrria regular va ser la que anava d'Stockton a Darlington, al nord-est d'Anglaterra. La va dissenyar el ja esmentat George Stephenson l'any 1825 i es destinava al transport de càrrega. Fins l'any 1839 no es va encetar una ruta dedicada al trasllat de passatgers. Feia el

<sup>7</sup> HERNÁNDEZ, Álvaro. "Crónica de un pueblo". *Revista Mercado*. Agost 1985. Madrid, pàgs. 67-74.

TAULA I. ELS DEU PRIMERS PAÏSOS QUE TINGUEREN FERROCARRIL<sup>8</sup>

Gran Bretanya	1825
Estats Units	1829
França	1833
Alemanya	1835
Bèlgica	1835
Cuba	1837
Rússia	1838
Àustria	1838
Holanda	1839
Itàlia	1839

trajecte de Liverpool a Manchester i el seu promotor fou el mateix Stephenson amb l'ajut del seu fill Robert. Va tenir un gran reeiximent.

A partir d'aquests moments, la construcció de ferrocarrils es va desenvolupar amb rapidesa a Europa i als Estats Units, però també en altres indrets potser sorprenents, com van ser els casos de Cuba l'any 1837 i Argentina l'any 1857.

Els ferrocarrils anglesos eren generalment construïts per empreses privades amb poca participació estatal. Per contra, a l'Europa continental eren controlats o duts a terme pels mateixos governs. Així va néixer la tradició del ferrocarril com a empresa pública. Aquesta dedicació tenia objectius diversos. D'una banda, evitar la duplicació de línies com va ocórrer a la Gran Bretanya; d'altra banda, finançar un mitjà estratègic i arriscat del qual els particulars no sempre estaven disposats a fer-se càrrec. A més, hi havia consideracions militars.

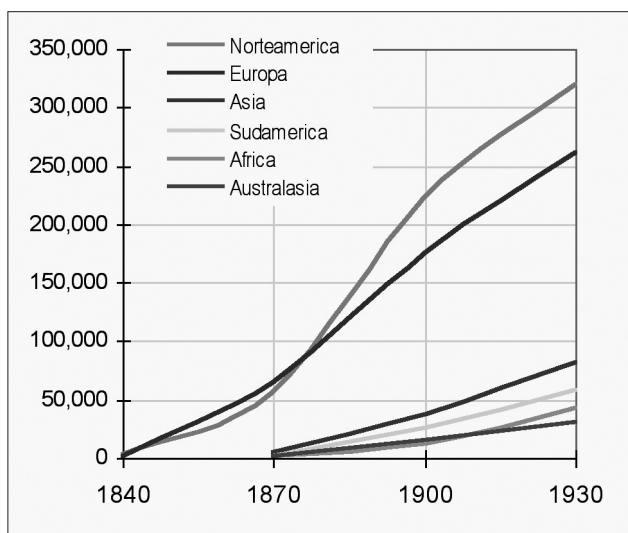
Els constructors europeus i nord-americans adoptaren una amplada de via de 1.435 mm, mentre que Espanya es va decidir per 1.666 mm al·legant raons de seguretat. Aquesta decisió la va deixar aïllada de les xarxes europees, que eren més estretes. El patró de 1.435 mm va ser adoptat internacionalment l'any 1887 a la Conferència de Berna.

L'èxit assolit per les línies locals a Europa i als Estats Units va inspirar nous projectes cada cop més amplis arreu el món tan aviat com es va fer patent el que podien significar per a l'economia. L'encetament de vies ferroviàries arribà al seu màxim en els cinquanta anys previs a la primera guerra mundial.<sup>9</sup> La il·lustració I mostra el ritme accelerat d'aquesta expansió.

<sup>8</sup> IBARRA DÍAZ, M. Eugenia; LÓPEZ JIMÉNEZ, Yadira. *Relatos de un camino de hierro*. Ministerio de Transporte de Cuba, 1987, pàg. 6.

<sup>9</sup> ASHWORTH, William. *Breve historia de la economía mundial*. Mèxic: Fondo de Cultura Económica, 1958, pàg. 65.

## IL·LUSTRACIÓ I. DESENVOLUPAMENT DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES (MILLES)<sup>10</sup>



### EL FERROCARRIL A CATALUNYA I ESPANYA

El naixement del ferrocarril a les mitjanes del segle XIX tingué una importància primordial per al desenvolupament de l'economia catalana, que necessitava transportar les mercaderies que exportava i que rebia des d'Amèrica, principalment des de Cuba, així com les que enviava i rebia d'altres llocs de la península. El trasllat de passatgers no era menys important.

L'any 1851, és a dir, passats dos o tres anys de la inauguració del ferrocarril de Barcelona a Mataró, la reina Isabel inaugurava la línia Madrid-Aranjuez, promoguda per José de Salamanca, marquès de Salamanca. Aquest tram de 45 km era el primer de la línia que arribaria fins a Alacant. Tot seguit, el ferrocarril continuà desplegant-se per tota la península, de manera que en menys de dues dècades estaven concedides la major part de les línies fonamentals de la xarxa espanyola.

L'any 1855 la línia Barcelona-Mataró es va prolongar fins a Arenys de Mar. El projecte es va atènyer amb prou feines, puix que el llançament de les embarcacions a les drassanes locals d'aquesta darrera ciutat es veia obstaculitzat per la línia fèrria. Finalment, arribaren a un acord i l'obra es va dur a terme. L'empresa ferroviària confrontà greus dificultats. Va haver d'afrontar la seriosa competència del cabotatge i el tir animal i, ultra això, una riuada destruï el pont ferroviari sobre el riu Besòs. La guerra de Crimea va

<sup>10</sup> ASHWORTH, William. *Breve historia de la economía mundial*. Mèxic: Fondo de Cultura Económica, 1958, pàg. 66.

encarir el preu del combustible i tot plegat conduí que a partir del 1850 la rendibilitat patís una davallada i va ser necessari repartir dividendes sense proveir reserves per a la modernització, la qual cosa provocà la descapitalització de l'empresa.<sup>11</sup>

Entre el 1878 i el 1899 es van incorporar nous ferrocarrils, però sempre amb les habituals dificultats de finançament. A Catalunya, concretament, els 30 km inicials de la via a Mataró s'estengueren i varen anar formant una xarxa centrada a Barcelona. Des de la Ciutat Comtal es traçaren trajectes fins a Molins de Rei l'any 1853, fins a Granollers el 1854, fins a Montcada el 1855, fins a Martorell el 1859, fins a Sabadell i Lleida el 1860 i fins a Girona el 1862.<sup>12</sup>

## La primera batalla per al ferrocarril de Vilanova

L'any 1865 fou construïda la línia fèrria que anava de Barcelona a Tarragona passant per Vilafranca del Penedès. D'aquesta manera, la capital catalana prolongava vers el sud les vies que fins llavors s'havien desenvolupat cap al nord. Però en lloc d'anar directament per la costa, feia un tomb que representava un recorregut més allargat. Quedaven aïllades, com a assignatures pendents, zones tan importants com Vilanova i la Geltrú a la costa i Valls a l'interior.

Els vilanovins no restaren passius davant aquesta situació. L'historiador Albert Virella fa una puntual exposició de la que fou la primera batalla per al ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Hi tingué un rol protagonista Joan Samà i Martí, un dels més connotats *indianos* de la vila:

Per aquell temps estava en discussió l'enllaç per ferrocarril de les ciutats de Barcelona i Tarragona. Una proposta era la de continuar el tros existent de Barcelona a Martorell bo i seguint el pas de la via Augusta del temps dels romans i l'altra, propugnada per Magí de Grau i Figueras (fill de Magí de Grau i Pujades, alcalde major de Vilanova i la Geltrú el 1828 i 1835 i que havia obtingut una concessió interina pel maig de 1851 i una altra de definitiva l'any 1853), proposava un traçat de 90 km 336 m, de la qual ja s'estaven fent treballs de camp a Vilanova i altres llocs. A les primeries de l'any 1857 es va saber a Vilanova que el concessionari Grau s'havia associat al Crédito Mobiliario Barcelonés, entitat a la qual també havia fet dipòsit la Companyia dels Ferrocarrils del Centre, que no era altra que la línia de Martorell a Tarragona per Vilafranca. Immediatament a Vilanova, tement perdre's la concessió, el 7 de gener de 1857 es convocà una reunió a la Sala de Ball, de la qual sortí una junta inevitablement presidida per Joan Samà i Martí, que acordà constituir-se en una societat per accions. Les persones que desitgessin inscriure's ho podien fer a la casa dels Samà, al carrer Major. El 25 de gener passaven de cinc mil les accions inscrites i el 2 de maig s'acordava dipositar un dividend passiu equivalent al 5 per cent del valor de les accions. Durant un temps hi hagué una

<sup>11</sup> HERNÁNDEZ, Álvaro. "Crónica de un pueblo". *Revista Mercado*. Agost 1985. Madrid, pàgs. 67-75.

<sup>12</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca. 1990, pàg. 128.



febrosa activitat en pro i en contra de cadascun dels traçats fins que el 14 de juliol de 1861 s'autoritzava la construcció de la línia de l'interior en detriment de la que havia de passar per la costa. Samà aquesta vegada fracassà, no per ineptitud, sinó per mor que alts interessos (al·lusió a la reina mare Maria Cristina) havien pogut més que la companyia que ell presidí.<sup>13</sup>

El Garraf deu la seva existència com a comarca al massís homònim que la separa i al mateix temps l'aïlla del Penedès. Potser aquesta circumstància, a més de les pressions polítiques, també va influir en la decisió.

## La batalla definitiva

Als entorns del 1880, finalment, arribà l'ocasió de trencar l'aïllament de Vilanova i la Geltrú i de Valls. A finals del 1876, Francesc Gumà i Ferran, un altre vilanoví també procedent de Cuba, va iniciar les gestions per obtenir la concessió d'un ferrocarril que, sortint de Barcelona, passés per Vilanova i la Geltrú i arribés a Valls. Calia anar a Madrid per moure ressorts i així ho va fer. El 13 de gener del 1877 es feia públic a la *Gaceta de Madrid* un decret que n'autoritzava la construcció, que havia de fer-se sense subvenció ni auxili de l'Estat.

En poc temps, Gumà va replegar 7.500.000 pessetes dels 10.000.000 que requeria el projecte i, tot seguit, embarcà cap a Cuba per gestionar la resta entre els catalans amics seus. Va fer el viatge en un vaixell d'un d'ells, un notori negrer anomenat Josep Baró i Blanxart amb el qual estava emparentat i del qual es farà menció més endavant. De tornada, passà pels Estats Units i Anglaterra, a la recerca dels equips requerits.<sup>14</sup>

És interessant remarcar que va ésser la primera adquisició de material mòbil ferroviari als Estats Units feta per una entitat peninsular. Es varen comprar 9 locomotores de les conegudes com a *Carolines*, típiques del Far West, 24 cotxes de passatgers i 120 vagons de càrrega.<sup>15</sup>

A l'Havana, Santiago de Cuba, Matanzas, Cárdenas i Cienfuegos, Gumà aconseguí els diners que li feien falta. A més d'ell mateix, entre els futurs accionistes s'hi trobaven els també vilanovins Antoni Samà i Urgellés (nebot de l'abans esmentat Joan Samà i Martí) i Pau Soler i Morell.

El 4 de juliol del 1878 es va constituir una societat encarregada de dur a terme el projecte. Francesc Gumà i Ferran figurava com a director general, i com a secretari, Agustí Pujol. La Junta de Govern estava presidida per Pau Soler i Morell, i per Joan

<sup>13</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 134.

<sup>14</sup> ROY, Joaquim. *Catalunya a Cuba*. Barcelona: Editorial Barcino, 1988, pàg. 87.

<sup>15</sup> JUNQUERAS, Oriol. *Els catalans i Cuba*. Barcelona: Proa. Col·l. La Mirada Històrica, 1998, pàgs. 80-81.

Torrents i Higuero com a sotspresident. Hi havia 9 vocals, entre els quals Antoni Samà i Urgellés.<sup>16</sup> Sobre la constitució de la societat, diu Virella i Bloda:<sup>17</sup>

Després d'una tasca a la recerca dels futurs accionistes, al Principat i a Ultramar, el 28 de juny de 1878 celebrava [FGF] a la seva residència del passeig de Gràcia de Barcelona una reunió constitutiva de la Societat Anònima dels Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona. El 10 de juliol del mateix any es començaven les obres al turó de Sant Cristòfol; el 31 d'agost de 1880 quedava obert el darrer dels setze túnels que foradaven les costes de Garraf, es procedia a formar el llit de balast, a l'assentament de les travesses i dels rails, a la construcció de les set estacions que hi havia entre Vilanova i Barcelona, i a la recepció i assaig del material mòbil. D'aquesta manera, el 29 de desembre de 1881 tingué lloc la inauguració oficial del trajecte entre Vilanova i Barcelona. El 31 de gener de 1883 se celebrava l'arribada del ferrocarril a Valls. La gran obra projectada per Gumà s'havia vist realitzada en menys de cinc anys.

La construcció del ferrocarril fou un prolongat espectacle. Quan va ésser perforada la Falconera al massís de Garraf, a l'interior del túnel es va celebrar un àpat amb participació de grups corals. El dia de la inauguració, la locomotora anomenada Gumà arribà estirant diversos vagons, en un dels quals viatjava l'alcalde de Barcelona Francesc Rius i Taulet.<sup>18</sup> Llavors se celebrà un altre banquet d'envergadura amb 500 invitats i de nou cantaren els cors que abans ho feren al túnel. Dos dies després, el 31 de desembre, es posava la primera pedra del monument al ferrocarril amb unes estàtues al·legòriques a Catalunya, Barcelona, Vilanova i la Geltrú i Valls, junt amb la faç del constructor.<sup>19</sup>

A l'inici de l'any 1880, les obres del ferrocarril donaren ocupació a 1.300 treballadors. Un contractista de Sarrià anomenat Ramon Miralles va guanyar les subhastes més importants, com ara les dels túnels, terraplens, obres de fàbrica del delta del Llobregat i part de les construccions de Picamoixons a Sitges. Als empresaris vilanovins, que no foren tan competitius, els varen pertocar els subcontractes menys importants. Una xifra tan considerable d'obers podria haver estat suficient per acabar amb l'atur de Vilanova en aquells anys, però Miralles contractava la seva força

<sup>16</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la Geltrú i la nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 146.

<sup>17</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàg. 74.

<sup>18</sup> Francesc Rius i Taulet (1833-1889). De tendència monàrquica. Va ser alcalde de Barcelona diverses vegades, les més duradores coincidiren amb la restauració. Fou notori per les nombroses obres públiques que va escometre, com la urbanització de la Gran Via i les places de Tetuan i Letamendi, l'enderrocament de la muralla de mar, que va permetre la construcció del passeig de Colom, la construcció del Palau de Justícia o el cementiri de Montjuïc. Va crear el Laboratori Municipal, l'Institut Municipal d'Higiene, la Banda Municipal i la Galeria de Catalans Il·lustres. Tingué a veure amb l'Exposició de 1888.

<sup>19</sup> ROY, Joaquim. *Catalunya a Cuba*. Barcelona: Editorial Barcino, 1988, pàg. 87.

de treball a les comarques del Baix Aragó, la qual acceptava jornals més baixos que els vigents a Catalunya. Aquest era el secret de la seva competitivitat.<sup>20</sup>

### UNA VICTÒRIA PÍRRICA?

Poc abans de la inauguració del primer tram fins a Vilanova el 29 de desembre del 1881, Gumà havia engegat un nova i arriscada operació financera. Consistia en la compra d'una línia de 70 km de ferrocarril de Saragossa a la vall de Zafán, amb la concessió, edificis i totes les pertinençes d'aquella companyia. Adquirir, així mateix, totes les propietats de la companyia de Valls a Vilanova i Barcelona, i creà una nova societat anònima dels Ferrocarrils Directes de Madrid a Saragossa i Barcelona, constituïda el 19 de novembre del 1881. El nou consell d'administració era format per Pau Soler i Morell com a president; Joan Torrents i Higuero com a sotsprésident, i el mateix Gumà com a director gerent i també com a secretari general. Com a vocals hi entraren polítics com Víctor Balaguer, Francisco Romero i Robledo, Cristino Martos, entre els més coneguts. Ja no hi havia Antoni Samà, marquès de Samà; en canvi, hi havia Salvador Samà Torrents, marquès de Marianao. Tot sembla indicar que el marquès de Samà havia baixat del tren abans de la seva engegada.

En totes les cerimònies d'aquella inauguració, no hem vist que el nom d'Antoni Samà sigui en cap lloc ressenyat. Ni tal sols és esmentat en la col·locació de la primera pedra de la Biblioteca Museu Balaguer, això que la seva filla, Emília Samà i Torrents, acompanyada de la seva mare, la marquesa de Samà, havia de presidir la cerimònia.<sup>21</sup>

Aquesta aventura ferroviària no tingué un *happy end* per a Gumà i el seus associats. De nou, l'autoritzada paraula de Virella i Bloda, en dos dels seus llibres, il·lustra els fets esdevinguts:

Les ambicions de Gumà i els seus col·laboradors havien crescut perseguint un objectiu que anava molt més enllà del primer projecte. El 24 de febrer de 1881 Gumà demanava al Congrés autorització per perllongar fins a Madrid les línies del ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona. Obtinguda l'aprovació al Congrés i al Senat, el 5 de desembre de 1881 es formalitzava la constitució de la Societat dels Ferrocarrils Directes a Madrid i Saragossa a Barcelona. Per les dades aportades per Pere Pascual i Domènech, hom sap que la fusió de l'antiga companyia de Valls a Vilanova i Barcelona amb la del Directes fou molt beneficiosa per als accionistes de la primera i no tant per als nous accionistes, però aquests acudiren en nombre molt superior al de les accions ofertes. Però el capital nominal de la nova societat, que devia d'ésser de vint milions de duros, era de difícil realització i menys encara podia proporcionar beneficis immediats. Al gener de 1882 la borsa de Barcelona presentà una davallada tan sorollosa com inesperada. El valor de les

<sup>20</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàgs. 55-57.

<sup>21</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 146.

accions va caure espectacularment i tots els ambiciosos projectes de Gumà es van veure seriosament compromesos pocs dies després d'haver-se inaugurat el tram de Barcelona a Vilanova. Les dificultats s'acumularen i el 5 de març de 1886 Gumà, amb la declaració d'haver signat les bases de la fusió amb la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França —la seva rival—, posava de manifest el seu fracàs, patentitzant que la seva gran empresa havia resultat un mal negoci.<sup>22</sup>

La reeixida assolida pels promotors del ferrocarril Valls-Vilanova-Barcelona fou eclipsada en l'àmbit financer per la desfeta del ferrocarril directe a Madrid, que va convertir la primera en una victòria pírrica. Es va complir allò que “l'avarícia trenca el sac”. Però en certa manera també va funcionar el predicament d'Adam Smith quan parlava de la mà invisible —*the hidden hand*— que conduïa l'egoisme del productor envers el bé dels consumidors. En el cas que ens ocupa, l'ambició fallida dels capitalistes, a la llarga, es va convertir en benefici social.

#### EL FUNCIONAMENT DEL TREN

Fins que no aparegué l'automòbil, el tren fou el monarca del transport terrestre pel que fa al desplaçament de grans quantitats de passatgers i de mercaderies a distàncies mitjanes i llargues. Era utilitzat per tota mena de gent. Els rics, potser amb més freqüència, i els menys rics i els pobres amb major quantia. Aquests darrers constituïen la gran majoria de la població i el seu consum determinava en gran manera la salut de l'economia. Quan hi havia treball hi havia demanda, i viceversa. Això era també aplicable al ferrocarril, car el transport de persones i productes era proporcional a la marxa de l'economia.

TAULA 2. ITINERARI DEL FERROCARRIL BARCELONA-VALLS

	sortida	arribada	temps de viatge
Valls-Barcelona per Vilanova	9.36 h	12.33 h	2 h 57 min
Valls-Barcelona per Vilafranca	9.36 h	13.20 h	3 h 44 min
Valls-Barcelona per Vilanova	13.26 h	18.08 h	4 h 42 min
Valls-Barcelona per Vilanova	19.00 h	22.13 h	3 h 13 min
Barcelona-Valls per Vilafranca	5.25 h	11.10 h	5 h 45 min
Barcelona-Valls per Vilanova	5.55 h	8.36 h	2 h 41 min
Barcelona-Valls per Vilanova	13.55 h	17.26 h	3 h 31 min
Barcelona-Valls per Vilafranca	17.24 h	22.15 h	4 h 51 min

<sup>22</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàgs. 74-76.

Els nivells de consum i de vida d'aquella gent catalana que visqué l'època en què es va inaugurar el ferrocarril Valls-Vilanova-Barcelona eren molt diferents de com són avui. La frugalitat i de vegades la misèria era el seu segell. Com diu Oriol Junqueras: "A la Catalunya del segle XIX —com a tants altres llocs en molts altres moments— futur i passat es donaven la mà, progrés i misèria avançaven de bracet".<sup>23</sup>

El nou ferrocarril que unia Valls amb Barcelona passant per Vilanova, d'on havia brollat la idea de construir-lo, resultà transcendent per al conjunt de poblacions desplegades al seu voltant. Independentment de les arriscades aventures finances, els fracassos crematístics i altres consideracions similars, en l'aspecte social i pràctic el ferrocarril constituí un fet d'innegable importància. Extenses zones abans aïllades, des de Barcelona fins a Picamoixons, quedaren llavors vinculades. Tot just al costat d'aquesta darrera estació on fineix la línia, es troba l'estret de la Riba, que històricament ha comunicat el Camp de Tarragona amb la Conca de Barberà. A l'entrada sud de l'estret hi ha el nus d'enllaç amb la línia de Tarragona. La comunicació d'aquesta àmplia gamma de comarques es va estendre a tot Catalunya i la resta de l'Estat espanyol i Europa.

Pocs anys després de la inauguració, quan ja s'havia estabilitzat el servei, per dirigir-se de Valls a Barcelona, o viceversa, hi havia dues opcions: anar-hi per Vilafranca o fer-ho per Vilanova. El horaris eren els que figuren a la taula 2.<sup>24</sup>

De Valls a Picamoixons, i viceversa, el tren trigava entre 9 i 15 minuts i els horaris estaven sincronitzats amb les sortides i arribades des de Barcelona. A Picamoixons, els trens enllaçaven amb altres que es dirigien a Reus i Tarragona, i a Montblanc i Lleida.

A més dels indicats, per anar a Barcelona des de Valls es podia prendre el tren que sortia d'aquesta darrera estació a les 6.43 h per fer el transbord a Roda a l'express de Madrid, compost solament per cotxes de primera i que arribava a Barcelona a les 9.21 h, és a dir, en 2 hores i 38 minuts.

El temps de viatge entre Vilanova i la Geltrú i Valls devia ser la meitat del temps establert per al trajecte total fins a Barcelona. El mateix ocorria en sentit contrari.

A Valls concretament, hi havia aleshores diverses línies de cotxes que comunicaven la ciutat amb les viles veïnes, moltes de les quals li eren tributàries econòmicament.<sup>25</sup> Es relacionen a la taula 3.

<sup>23</sup> JUNQUERAS, Oriol. *Els catalans i Cuba*. Barcelona: Proa. Col·l. La Mirada Històrica, 1998, pàg. 86.

<sup>24</sup> L'itinerari i els càlculs s'han fet a partir de la informació brindada en el llibre de PEDRERO Y CABALLERO, Emilio. *Guía de Valls y su partido*. Valls: Tipografía La Catalana de E. Castells, 1900, pàgs. 32-33.

<sup>25</sup> PEDRERO Y CABALLERO, Emilio. *Guía de Valls y su partido*. Valls: Tipografía La Catalana de E. Castells, 1900, pàgs. 33-34.

**TAULA 3. LÍNIES DE COTXES QUE SORTIEN DE VALLS A LES DARRERIES DEL SEGLE XIX**

<i>Vehicle i lloc de destí</i>	<i>Punt de sortida de Valls</i>	<i>Horari de sortida</i>	<i>Detalls</i>	<i>Preu del passatge</i>
Cotxe a Alcover	Raval de Sant Antoni, 53. Propietari: Ramon Bigas	8 h 12 h 17 h	Enllaça a Alcover amb el ferrocarril. Admet passatgers, càrrega i encàrrecs per a la Companyia del Nord. Tarda 1 hora a fer el recorregut.	2 rals
Cotxe al Pla de Cabra, Cabra i Sarraí	Fonda París. Propietari: Bru	14 h	Arriba a les 15 h, 16 h i 17 h, respectivament.	2 rals al Pla, 4 a Cabra i 6 a Sarraí
Tartana al Pla de Cabra	Fonda Centro	11 h		2 rals
Tartana al Pla de Cabra	Fonda París	11 h 18 h		2 rals
Tartana al Pla de Cabra i al Pont d'Armentera	Fonda Centro	11 h	Arriba a les 13 h al Pont.	2 rals al Pla i 5 al Pont
Tartana a Picamoixons, la Riba i Montblanc	Fonda Centro	14 h a 15 h	Tarda mitja hora fins a Picamoixons, 1 hora fins a la Riba i 2 hores fins a Montblanc.	2, 3 i 5 rals, respectiva- ment
Tartana i cotxes a Tarragona	Portal Nou	7 h	Passa per Vallmoll i els Garidells i arriba a les 9 h a Tarragona. A Tarragona para a la Fonda Nacional, rambla de Sant Carles i torna a les 15 h.	1 pesseta
Tartana i cotxes a Tarragona	Portal Nou. Propietari: Antoni Miquel	7 h	Passa per Vallmoll i els Garidells i arriba a les 9 h a Tarragona. A Tarragona para a la Fonda Nacional, rambla de Sant Carles i torna a les 15 h.	1 pesseta
Cotxe a Tarragona	Portal Nou	14 h a 15 h	Passa per la Masó, el Milà, el Rourell, Vilallonga, el Morell, la Pobla i Constantí. Pernocta a Tarragona i torna al matí següent.	6 rals a Tarragona
Cotxe a Alió i Vila-rodona	Carrer de Sant Francesc. Propietari: Pere Mialet (Cal Ferran)	11 h 18 h	Arriba en 1 hora a Vila-rodona.	2 rals

## QUAN EL TREN ARRIBÀ A VALLS

És probable que el ferrocarril tingués una repercussió major per a Valls i tot l'Alt Camp i la Conca de Barberà que per a la mateixa Vilanova i la Geltrú, d'on havia partit la idea. A finals del segle XIX, Valls tenia 16.500 habitants. Com a centre de l'Alt Camp, desenvolupava funcions comercials i gestores. Els antecedents de la seva indústria es troben en una important tradició menestral medieval de teixidors, blanquers i tintorers, entre d'altres. Els conreus principals eren els fruits secs i la vinya.

Aleshores la vila estava comunicada amb Tarragona per una carretera que passava pels Garidells i Vallmoll. A Valls es bifurcava per anar a Montblanc; una de les vies era la de Fonscaldes i l'altra la de Picamoixons; després continuava envers Lleida. Dues calçades anaven a Reus, una per Vilallonga i una altra per Alcover. A Barcelona s'hi anava per Alió i Rodonyà. El camí d'Igualada passava pel Pla de Cabra i el Pont d'Armentera. Hi havia una via de Tarragona al Pont d'Armentera i altres de Bràfim a Vila-rodona, de Vila-rodona a Sarraí pel Pla i per Cabra, i de Reus a Lleida per Alcover i la Riba.

A les darreries del segle XIX hi havia a Valls 3 periòdics: *El Porvenir*, setmanari republicà; *El Progreso Vallense*, d'informació general, i *La Actualidad*, bisetmanal polític. Abans n'hi va haver d'altres, entre els quals *La Pàtria Catalana*, en llengua catalana, fundat el 1880. La vila comptava amb 4 llibreries i 2 impremtes.

Es preveia l'enllumenament elèctric i ja existien concessions que no es materialitzaren fins als primers anys del segle XX.

Valls disposava d'un teatre —el Principal— i unes 12 instal·lacions hoteleres entre hostals, fondes, cases d'hostes i posades.

La vila disposava de 10 metges, 7 establiments farmacèutics i 2 manescals.

Pel que fa a la indústria, Valls disposava de 22 blanqueries que donaven feina a uns 250 obrers. Hi havia 40 establiments d'espardenyers i corders, amb 1.200 treballadors. Uns 50 o 60 establiments es dedicaven al ram de la fusta i empraven uns 100 treballadors. Existien 3 fàbriques de gèneres de punt amb 700 operaris. Hi havia 10 fàbriques de teixits, que donaven feina a 800 persones. De fàbriques d'indianes n'hi havia 4, on treballaven 100 empleats. Uns 65 o 70 treballadors es guanyaven la vida en 4 tintoreries. La indústria del vi i dels alcohol·ls i altres begudes comptava amb 26 instal·lacions. Una fàbrica de farina i nombrosos forns de pa i pastisseries. A la metal·lúrgia hi treballaven uns 80 operaris en diverses activitats vinculades als metalls. Unes 150 persones es dedicaven a la sastreria i al ram de les confeccions tèxtils. La vila, com és natural, disposava d'una xarxa de botigues, bancs, cooperatives i altres serveis habituals.<sup>26</sup>

Aquestes dades corresponen tan sols a la ciutat de Valls i no inclouen les indústries i serveis dels vint municipis que llavors tenia el territori oficialment anomenat Partido Judicial de Valls.

<sup>26</sup> Síntesi elaborada a partir de dades de PEDRERO Y CABALLERO, Emilio. *Guía de Valls y su partido*. Valls: Tipografía La Catalana de E. Castells, 1900.

## L'HAVANA XICA EN ELS PRIMERS ANYS DEL FERROCARRIL

En el moment que es va inaugurar el tren —l'any 1881—, Vilanova i la Geltrú tenia 14.760 habitants i feia honor a la qualificació de l'Havana Xica que l'hi havien donat. Era capital del Garraf i tenia un port amb una llarga història. En el segle XVIII s'hi embarcava el producte dels conreus de la comarca. Sempre va ésser, amb alts i baixos, un port pesquer i al segle XIX esdevingué el primer port exportador de vi de Catalunya.

Vilanova i la Geltrú era una ciutat potser molt més important del que podia suggerir la seva població d'aleshores. Disposava de nombroses indústries, una forta agricultura, comerç d'exportació i d'importació, una pròspera activitat pesquera i una flota de cabotatge. Tenia ja fàbriques tèxtils, foneries i altres empreses metal·lúrgiques. La ciutat va desenvolupar un urbanisme ordenat, creixent a llevant i a ponent de la Rambla, que com un eix acobla la Vila amb la Marina. Disposava de centres d'instrucció i de cultura com no n'hi havia d'altres a la comarca, diaris i impremtes, i gaudia d'il·luminació pública per gas, símbol de modernitat a l'època. Només li mancava un port i un tren directe a Barcelona, i aquest darrer el va assolir amb la iniciativa de Gumà.

La situació de les tartanes i cotxes segurament era similar a la de Valls, però la seva ubicació a la vora del mar possibilitava la navegació de cabotatge i, fins i tot, la comunicació amb ports d'altres països. Era un avantatge del qual no gaudien les zones de terra endins.

Vilanova resolía la seva comunicació apel·lant a la via marítima. Utilitzava la flota ja esmentada, la qual, a més, disposava de vaixells capaços de travessies transatlàntiques. Les seves drassanes es dedicaven principalment a la construcció de barques de poc tonatge dedicades a la navegació costanera, que amb el seu poc fonamental no permetia afanyos navals de més envergadura.<sup>27</sup>

Com també assenyala Albert Virella:

Al segle XVII ja hi havia un creixent moviment a Vilanova de comerç de cabotatge, que, a poc a poc, sobreixiria dels límits del Principat fins arribar a les Illes Balears, Sicília, Sardenya i, àdhuc, la costa africana i el litoral andalús fins a Gibraltar i Cadis, bo i desafiant la pirateria magrebina. Tot plegat serví per adquirir unes estimables experiència i preparació per a noves empreses més llunyanes i més profitoses.<sup>28</sup>

Com és natural, l'autor es refereix a l'aventura americana que s'iniciaria a les darreries del segle XVIII. Però cal afegir que a més de l'aspecte tècnic o mariner, la susdita aventura aportà quelcom tan transcendent com els capitals que feren els vilanovins emigrats, molts dels quals foren transvasats més tard cap al solar nadiu.

<sup>27</sup> Això no obstant, el 1875 van construir un vaporet que amb el presumptuós nom d'*Intrèpido* fou un fracàs que descoratjà altres iniciatives similars, segons VIRELLA i BLODA, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàg. 59.

<sup>28</sup> VIRELLA i BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 9.



No obstant la migració tan considerable, la població de la vila tingué un creixement notable, que segons càlculs estimats és el següent:<sup>29</sup>

ANY	1787	1860	1881	1890	1900
POBLACIÓ	6.161	12.227	14.670	13.811	12.045

A falta d'altres índexs, la població pot suggerir la marxa de l'economia. Les dades mostren un creixement important fins al 1881. La davallada que s'observa després correspon a l'inici de la crisi que arribà al seu punt més alt amb la pèrdua dels mercats colonials.

### LA DECADÈNCIA

A partir de l'entrada en funcions del ferrocarril, un conjunt d'esdeveniments socials, polítics i econòmics promogueren una decadència que va provocar, entre altres coses, la pèrdua de la població, que l'any 1900 se situà un 18% per sota respecte a 20 anys enrere. Aquest fou el punt més baix de la davallada.

Vilanova no fou l'única afectada, ja abans ho havia estat Arenys de Mar, però en el seu cas va tenir connotacions especials. Els que promogueren el ferrocarril, sabent-ho o no, obriren una caixa de Pandora de la qual van sortir tots els mals i, com al mite, al fons no hi va quedar res més que l'esperança.

Les causes fonamentals de la decadència iniciada arran de la instal·lació del tren foren de tipus econòmic i aleatori. Entre les de tipus aleatori cal citar:

- La facilitació de l'accés a les economies externes de Barcelona promoguda pel mateix ferrocarril. Com més gran és una població, majors són les facilitats de caire urbanístic, d'energia, de comunicació, de serveis públics, de mà d'obra qualificada i d'altres facilitats de què gaudeix. Això atrau les activitats econòmiques que poden aprofitar aquests avantatges.

- L'augment de la gravitació comercial de Barcelona envers les zones per on passava el ferrocarril. Es tracta d'un fenomen semblant a l'anterior però aplicat al comerç. Els establiments comercials i de servei de les ciutats grans atrauen els compradors de les viles petites properes. Com més gran és la ciutat, més distància abasta la seva atracció comercial.

- La competència del ferrocarril va fer pràcticament innecessari el cabotatge, que era una font d'ingressos important per a Vilanova.

Entre els problemes aleatoris, ressalten:

- L'aparició de la fil·loxera.

- La pèrdua de les colònies espanyoles l'any 1898.

<sup>29</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàg. 13 i 33.

Virella<sup>30</sup> ofereix alguns exemples concrets de la situació posterior al 1881. En el sector de l'agricultura, ja l'any 1889 es va assolir la saturació de les terres de conreu que ocupaven el 70% de la superfície total del terme de Vilanova. Majorment, l'explotació es feia mitjançant contractes de parceria i de rabassa morta. La vinya era la plantació majoritària i va ser víctima d'epidèmies successives de diverses malalties des de l'any 1883 fins que el 1890 arribà la fil·loxera, que fou la pitjor. Com a conseqüència, més de 300 rabassaires quedaren sense mitjans de vida i a altres pagesos els ocorregué quelcom semblant.

La pesca es va reduir entre 1790 i 1860 perquè molts pescadors passaren al cabotatge, que tenia més demanda. Però amb el ferrocarril es va produir la situació inversa. Tanmateix, no hi havia condicions adients per a l'activitat, car mai no es va dur a terme el projecte de port que s'havia presentat l'any 1875.

La fabricació de bots arribà a ser molt important a Vilanova. Estava molt vinculada a l'exportació de vi, que va ser minvada, primer, per la fil·loxera i, després, per la pèrdua del mercat de Cuba. L'any 1881 hi havia unes 600 persones dedicades a aquest quefer, però el 1896 tan sols en quedava la meitat.

En la indústria alimentària hi varen sobreviure —adaptant-se a les limitacions del mercat— els molins fariners, els forns de pa i la pastisseria. Tanmateix, la fabricació de xocolates i la indústria de conserves moriren amb el segle.

La metal·lúrgia també va mantenir-se amb uns 200 obrers. Arribà un moment que fou més valuosa que la indústria tèxtil, que en principi va ser la més important de Vilanova.

Una fàbrica de paper va resistir la crisi. Quant a la indústria gràfica, hi hagueren moltes empreses, entre les quals l'editora de Ramon Sopena, d'origen italià, que més tard, juntament amb altres de Vilanova, es va traslladar a Barcelona, on encara existeix la firma.

Unes reflexions d'Oriol Junqueras poden complementar aquesta visió de la crisi de Vilanova, que no era única i s'estenia a altres indrets del litoral català:<sup>31</sup>

Aprofitant aquestes referències a Arenys de Mar, no podem deixar de mencionar un d'aquests fets que posen de manifest aquestes contradiccions sorprenents que patia la Catalunya del segle XIX [...]. El fet al qual ens referim és la crema de l'estació de ferrocarril d'aquest municipi, incendiat pel general carlí Savall, el 1885, durant la segona guerra carlina. És a dir, no podem oblidar que aquesta Catalunya que des de feia dècades constituïa la punta de llança de la modernització de l'Estat espanyol, aquest país que era capaç de projectar els seus homes i els seus capitals més enllà de l'Atlàntic, aquest territori capaç de comerciar amb mig món, també era un país sotmès a continus daltabaixos polítics, torturat per guerres civils sempre renovades. També cal fer notar que aquell Estat espanyol profundament militaritzat que volia conquerir i conservar colònies arreu

<sup>30</sup> VIRELLA I BLODA, Albert, *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàgs. 33-62.

<sup>31</sup> JUNQUERAS, Oriol. *Els catalans i Cuba*. Barcelona: Proa. Col·l. La Mirada Històrica, 1898, pàg. 86.

del món era incapaç de garantir el control militar sobre el territori català cada vegada que una partida de carlins decidia aixecar-se i passejar-se per mig país.

L'estació d'Arenys era l'estació d'un poble costaner beneficiat amb la pràctica del lucratiu comerç atlàntic, era l'estació d'una línia de ferrocarril que en el seu tram inicial, Barcelona-Mataró, havia estat la primera de la Península i finançada amb diners d'una de les grans fortunes acumulades a Cuba; però també era l'estació d'un municipi que a partir de la mateixa arribada del ferrocarril va patir una ràpida decadència de la seva navegació de cabotatge, que va patir un greu procés de marginalització del seu port a causa del creixement dels molls de Barcelona.

[...] A la Catalunya del segle XIX —com a tants altres llocs en molts altres moments—, futur i passat es donaven la mà, progrés i misèria avançaven de bracet. El mateix comerç atlàntic —bàsicament cubà— que havia permès a l'Arenys de la segona meitat del s. XVIII de tenir una prestigiosa escola nàutica, que li havia permès de tenir —simultàniament— 45 vaixells de gran tonatge fent la carrera americana i que —a mitjan segle XIX— li havia permès de tenir un hospital, un cos de bombers i una estació de ferrocarril, provocà la decadència econòmica del municipi a partir dels anys cinquanta. Una decadència que afectà —en major o menor manera— tots els ports catalans, que no pogueren resistir la competència barcelonina i l'extensió de la seva influència mitjançant el ferrocarril.

En aquest sentit, cal subratllar que la primera comarca afectada fou el Maresme, per ser la primera on es va construir la línia fèrria, mentre que la comarca del Garraf —protegida pel seu intransitable massís— no patí aquesta decadència fins a la dècada dels vuitanta, coincidint també amb l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú el 1881. Una línia impulsada, paradoxalment, per un vilanovi famós que seria ministre d'Ultramar a Madrid: Víctor Balaguer. És a dir, que Vilanova tindrà un ministre encarregat dels assumptes cubans, quan les relacions comercials directes del municipi amb Cuba estaven en franca decadència a causa de la competència barcelonina. Quan el tren va arribar a Vilanova, aquesta ciutat encara tenia vuit fàbriques de teixits amb un miler de telers i 50.000 pues; però poc temps després començaria a perdre població i no recuperaria el seu nivell anterior fins gairebé quatre dècades més tard.

Vilanova i la Geltrú —tal com havia passat a Arenys de Mar i moltes altres poblacions— es convertia, almenys en part, en una víctima passatgera del mateix progrés econòmic que al final del segle XVIII i el començament del s. XIX les havia encimbellades entre les poblacions més importants de Catalunya. Recordem, per exemple, que, en el tombant del segle XVIII al XIX, Vilanova havia creat diverses fàbriques d'aiguardent, sabó, sabates i bótes, i que el 1883 s'havia inaugurat la primera fàbrica de teixits moguda per vapor: la fàbrica de la Rambla. Amb un sentit similar, també podríem recordar els càrrecs polítics ocupats per diversos vilanovins afavorits per la projecció social que els havia donat la força econòmica de la seva població natal com, per exemple, el comerciant de teixits Josep Antoni Ventosa, que fou alcalde de Matanzas (Cuba) i va morir a l'Havana el 1874, personatge que cal afegir a una llista en la qual també figuren els ja mencionats Víctor Balaguer, que fou ministre d'Ultramar a Madrid; Salvador Samà i Martí, que fou senador i va obtenir el títol de marquès de Marianao, i molts altres.

## Arrels cubanes del ferrocarril de Valls

### LA TROBADA DE CATALUNYA I CUBA

En un moment donat de les seves histories, Catalunya i Cuba van establir una relació directa, llarga i profunda que es va estendre més de 150 anys. Durant aquest període encetat després de l'any 1750, la presència catalana a l'illa fou notable. Abans només per excepció arribaven als ports cubans els fills del Principat.

Catalunya no participà en l'aventura de la conquesta i colonització d'Amèrica, puix la Corona de Castella limità exclusivament als seus súbdits l'accés a les noves terres amb les quals ampliava l'horitzó geogràfic del regne. Aquesta participació quedava prohibida als estrangers i els catalans, així com als valencians, balears i aragonesos. En conseqüència, els primers pobladors de Cuba, descomptant els aborígens, foren súbdits de Castella i esclaus portats d'Àfrica.

Aquesta circumstància va determinar que durant els primers 250 anys de Cuba com a colònia espanyola, no tingués relacions estables amb Catalunya. Però a finals del segle XVIII i principis del s. XIX, es desenvolupà una situació econòmica peculiar que beneficià la burgesia criolla o *sacarocracia*.<sup>32</sup> Aleshores, i segons Oriol Junqueras,<sup>33</sup> Catalunya i Cuba es varen trobar perquè eren les dues zones econòmicament més dinàmiques de tota la monarquia espanyola. Cuba i Catalunya constituïen les dues puntes de llança de la modernització agrària i industrial.

Junqueras es refereix particularment als respectius ferrocarrils encetats en ambdós països amb deu anys de distància l'un respecte a l'altre.

Les circumstàncies que conduïren a aquest apropament s'exposen a continuació.

### LA CUBA COLONIAL

Durant els primers anys de la conquesta, el territori de Cuba fou la base de partida de les expedicions que anaven a ocupar noves terres al continent cercant metalls preciosos i altres tresors que no existien a l'illa. Però per la seva posició, i principalment la de l'Havana, va determinar que esdevingués el punt d'entrada i sortida de l'Amèrica espanyola. Allí s'hi concentraven els vaixells de la Flota de Indias que transportaven productes i persones en un sentit o altre fins a Sevilla, on radicava el monopoli de la Casa de Contratación. La pràctica s'inicià l'any 1503, però el 1526, per raons de seguretat, es va establir obligatòriament l'organització de combois que cada dos anys feien el trajecte entre els dos continents. L'any 1564 fou necessari organitzar dues flotes, les quals, amb periodicitat anual, duïen a terme aquest periple marítim.

Sevilla esdevingué el centre del comerç amb les Índies, però més tard, i per raons pràctiques, es va estendre l'activitat a Sanlúcar de Barrameda i Cadis, i es

<sup>32</sup> *Sacarocracia*: terme encunyat per Manuel Moreno Fragnals per referir-se a la classe dels criolls cubans propietaris dels *ingenios* i terres sucreres.

<sup>33</sup> JUNQUERAS, Oriol. *Els catalans i Cuba*. Barcelona: Proa. Col·l. La Mirada Històrica, 1998, pàg. 25.

van permetre sortides des de Cartagena, Màlaga, Avilés, Laredo, la Corunya, Bilbao i Sant Sebastià, sempre sota el control de la Casa de Contratación sevillana. Es va facultar també la comunicació directa amb Canàries. Cap port de la Corona d'Aragó no va rebre aquesta mena d'autorització.

En el viatge d'anada a Amèrica, la flota es dirigia a Veracruz, Cartagena d'Índies o Portobelo, però en el de tornada els vaixells s'anaven aplegant a l'Havana, d'on sortien tots ensem cap a Sevilla. Les embarcacions —d'entre cent i mil tones de desplaçament cada una— eren construïdes al País Basc, Cantàbria, Cuba i altres ports americans. Totes aquestes circumstàncies donaren lloc a un important moviment econòmic per fornir de queviures, avituallaments i altres serveis les naus i donar allotjament als tripulants, passatgers i personal militar durant la llarga estada a la ciutat. També es va desenvolupar l'activitat de les drassanes per construir les naus, les seves veles i cordes i els seus accessoris metàl·lics, artilleria i altres aparells.

En diferents llocs del país, particularment a les zones orientals menys afavorides per la carrera d'Índies, es duia a terme un intens comerç de *rescate* —de contraban— amb altres ports de Cuba, però també amb els filibusters, bucaners i tota mena de comerciants de les veïnes colònies del Carib. Els protagonistes locals eren els habitants de l'illa, tant espanyols com criolls i esclaus, i els de fora, europeus que de vegades es radicaven definitivament al país.

Els aborígens cubans no varen resistir la topada amb els conqueridors i van desaparèixer ben aviat. A poc a poc, i de forma creixent, foren substituïts per esclaus africans que s'anaven integrant a la naixent població de l'illa.

Els fets esmentats promogueren que durant els seus primers 250 anys com a colònia els components ètnics dels habitants de Cuba fossin en gran majoria canaris, andalusos i negres africans. En una proporció menor hi havia els procedents d'altres indrets del regne de Castella. En general, andalusos i castellans feien de funcionaris, militars, comerciants i professionals a les viles, mentre que els canaris es dedicaven principalment a l'agricultura. Foren aquests darrers els que desenvoluparen l'exquisida tècnica del conreu del tabac i de la seva manufactura industrial posterior. Alguna gent del nord hi arribà també com a marinera, principalment. Dels aborígens només restaren nombrosos topònims i poca participació ètnica. De catalans, balears, valencians i aragonesos, només com a excepció n'hi arribaren alguns.

Aquesta barreja ètnica i cultural permet arribar a la conclusió que no és per casualitat que la parla habitual dels cubans, el seu deix i, fins i tot, la seva idiosincràsia, siguin tan semblants a la dels andalusos i, sobretot, a la dels canaris. Després de finals del segle XVIII, començaren a arribar catalans en quantitats importants i fins al 1850 foren la majoria dels peninsulars que s'incorporaven a la població cubana. Posteriorment, van ésser sobrepassats per gallecs i asturians i, en menor quantia, per altres espanyols. Ja aleshores s'havien definit els trets principals de l'ètnia cubana, si és que escau aquest qualificatiu, els ingredients principals de la qual, com s'ha expressat, van ser canaris, andalusos i negres. Els altres foren administrats en petites dosis i els que arribaren després del 1750 trobaren ja una població formada.

L'any 1762 es va produir la presa de l'Havana pels anglesos. Fou una proesa militar que va implicar la conquesta d'una de les places militars més inexpugnables de l'Amèrica espanyola i que va ser assolida malgrat la distància, la potència de la plaça i l'heroica resistència dels que la van defensar, tant criolls com espanyols. L'ocupació durà prop d'onze mesos i l'Havana, finalment, va ser recuperada a canvi de la Florida. Durant l'ocupació, el port havaner fou obert a la lliure importació i exportació i demostrà com n'era de veritable la hipòtesi de la conveniència de suprimir el monopoli comercial de Sevilla. Altres conjuntures més transcendents determinaren que l'illa esdevingués en poc temps la primera productora de sucre mundial.

La corona espanyola hagué d'adaptar-se a les noves condicions i, finalment, prengué consciència de la ineficàcia del seu règim comercial colonial. L'any 1764 va ser alliberat el comerç amb les colònies i el 1778 la mesura fou complementada i ampliada finalment. Els canvis prengueren força dins del marc del despotisme il·lustrat i principalment durant el regnat de Carles III. Les classes dirigents espanyoles s'adonaren que calia aturar la davallada perpètua iniciada en el segle XVI i decidiren cercar el suport de la feble burgesia espanyola. Fins aleshores s'havien fonamentat només en les classes feudals i la burgesia comercial de Cadis i Sevilla. D'allí endavant, la valoració de les possessions d'ultramar anà més enllà de les seves capacitats fiscals i tingué en compte, cada cop més, les seves potencialitats com a mercats. Els nous aires tingueren com a conseqüència la creació, en el cas particular de Cuba, de noves institucions adreçades a promoure el desenvolupament. Poden citar-se la Intendencia de Ejército y Hacienda, l'Administración General de Rentas, l'Administración de Correos, la Comandancia del Apostadero, la Superintendencia del Ramo del Tabaco, la Secretaría de Gobierno en la Capitanía General, l'Audiencia, el Consulado de la Agricultura y Comercio de La Habana (posteriorment Junta de Fomento) i la Sociedad Económica de Amigos del País (segons el model de les existents a Espanya, d'acord amb els programes de Campoamor). A través d'aquesta societat, pogueren les classes dominants cubanes de l'època impulsar plans d'estímul econòmic i fer sentir la seva veu a Madrid.<sup>34</sup>

Entre el 1789 i el 1820 es produí a l'illa el *boom azucarero esclavista*, com el va anomenar Manuel Moreno Fraginals.<sup>35</sup> Durant aquest període, tingueren lloc les

<sup>34</sup> PINO SANTOS, Óscar. *Historia de Cuba*. L'Havana: Editora Universitaria, 1964, pàg. 123 i 124.

<sup>35</sup> Manuel Moreno Fraginals. Historiador cubà de nissaga catalana, autor d'*El ingenio*, obra antològica en la qual narra la saga d'aquesta instal·lació prístina de la indústria del sucre. Seguint una metodologia similar a la de Marx a *El capital*, que va prendre la mercaderia com la cel·la primària del capital, Moreno Fraginals segueix la pista de l'*ingenio* i desembolica tota la trama de la història de Cuba. Amb l'ajut de nombroses dades estadístiques, i aplicant anàlisis econòmiques i socials, posa de relleu tota la trama de la història econòmica de Cuba durant l'època colonial i neocolonial. Vegeu el volum II de l'obra esmentada de Moreno Fraginals (pàgs. 95-155), on es tracta el tema de referència.

guerres napoleòniques, la guerra entre Anglaterra i els Estats Units d'Amèrica del Nord, i l'alliberació de les colònies espanyoles d'Amèrica. Aquests esdeveniments exògens influïren sobre l'illa i, units a les òptimes condicions conjunturals existents al seu interior, van propiciar que Cuba es transformés en el productor i exportador de sucre més important arreu del món, així com també en una potència cafetera, tabaquera i d'altres productes d'importància. Cal aclarir que el sucre era llavors la mercaderia de més pes dins del comerç internacional.

Cuba gaudia d'un singular creixement econòmic i, com ja s'ha dit, va tenir el seu ferrocarril 10 anys abans que Catalunya, que fou pionera dins de la península; però també va ser el primer territori espanyol —aleshores era una colònia— que va aplicar la màquina de vapor a la indústria; l'emprava per moure els molins dels *ingenios* de sucre.

Des de l'any 1760, el mercat del sucre europeu es manifestà com a crònicament deficitari. De sobte, a partir del 1792, el dèficit es transformà en desaparició de subministraments perquè les colònies franceses, que fornien el 65% del mercat lliure, deturaren les seves exportacions. Haití ho va fer definitivament i era el més important productor.

A la dècada del 1790, les colònies espanyoles a Amèrica començaren a patir una angoixant crisi del mercat dels transports marítims que frenava l'impetuós creixement del comerç colonial.<sup>36</sup>

La comunicació entre la Cuba i la metròpoli provocada per les guerres obligà la colònia a desplegar les forces autòctones i, d'aquesta manera, s'assolí una mena d'autonomia econòmica encoberta que fou aprofitada per crear una infraestructura adient als interessos de la *sacarocràcia* criolla: un ampli marge de llibertat comercial, transformacions en la legislació i el fisc, institucions canalitzadores del desenvolupament econòmic, obres públiques, etc.

L'illa es presentava com un esplèndid mercat per als navegants i comerciants catalans que aleshores cercaven oportunitats per fer negocis. És enmig d'aquesta conjuntura que les economies de Cuba i de Catalunya es van apropar i varen començar a sortir dels ports del Principat els vaixells carregats de mercaderies, però també d'homes delerosos de fer fortuna.

#### L'ECONOMIA CATALANA A INICIS DEL SEGLE XIX

Per la seva banda, Catalunya tenia un desenvolupament històric diferent, però de mica en mica va anar prenent una direcció convergent envers un contacte important amb Cuba. Després de la desfeta del 1714, els catalans començaren immediatament a

<sup>36</sup> Segons Ramón Solís a *El Cádiz de las Cortes* (Madrid: Alianza Editorial, 1969), el 1795 el comerç de Cadis arribà a la seva màxima opulència, i afegeix que quan arribà el decret de lliure comerç el 12 d'octubre del 1778, semblava arribar al límit. Citat per Manuel Moreno Fraguas a *El ingenio*, pàgs. 98-99.

treballar en la reconstrucció econòmica del país. La catàstrofe política fou afrontada amb la laboriositat i el seny proverbials. Sortosament, coincidí que en aquell moment començaven a collir-se els fruits de les accions iniciades el segle anterior vinculades a l'expansió agrícola, sobretot la vinya, que fou afavorida pel sistema de rabassa morta. També estaven donades les condicions que propiciaren l'aparició d'un desenvolupament capitalista. En general, i independentment dels fets provocats per la Guerra de Successió, la situació social i econòmica de Catalunya era diferent de la de l'antic regne de Castella. Aquesta circumstància va conduir al desenvolupament dissemblant d'una nació que també tenia una trajectòria històrica i cultural diferenciada.

Els primers símptomes de recuperació es manifestaren ja l'any 1726, a la qual cosa jugà un paper decisiu la burgesia, que esdevingué l'element director de la vida econòmica de Catalunya. Es desplegava la indústria dels molins paperers a les zones del Francolí, l'Anoia i el Fluvià; la metal·lúrgia a les de Vallferrera, Segre, Llobregat, Freser, Rigat, Tort, Fluvià i altres, i pertot arreu la indústria de la llana. Tant la producció agrícola com la industrial començaren a rendir excedents que requerien ésser exportats. S'obrien les portes del comerç exterior per a una economia en ple desenvolupament.

Per raons històriques i a causa de la seva posició geogràfica, Catalunya tenia tradicions marineres i comercials molt arrelades. El creixement que en aquells moments experimentava l'obligava a buscar el mitjà per donar sortida als excedents productius. Emprant paraules de Pierre Vilar, "Catalunya s'havia habituat a produir per vendre i no simplement per consumir".<sup>37</sup>

A les darreries del segle XVIII, en el curs d'una llarga davallada, l'Estat espanyol va començar a prendre mesures per donar impuls a la seva esquifida economia. Hom posà èmfasi en les exportacions mineres i agrícoles, l'eficiència administrativa i la defensa. Les reformes arribaren a l'Amèrica espanyola i tingueren influència sobre la producció i els ingressos. La filosofia de la Il·lustració i la difusió de les idees liberals també hi arribaren, però fou la invasió napoleònica a la península Ibèrica entre el 1808 i el 1814 la que va catalitzar les idees d'emancipació. Amb l'excepció de Cuba i Puerto Rico, als voltants del 1825 ja tota l'Amèrica espanyola havia proclamat la seva independència.

A Catalunya aleshores ja eren paleses les manifestacions d'un important canvi econòmic. En aquella època, Reus va arribar a establir el preu mundial de l'aiguardent. També la indústria donava mostres de desenvolupament, en especial la del cotó, i el tràfic colonial s'afavoria amb l'alliberació del comerç amb els ports d'Amèrica.

A inicis del segle XIX, l'agricultura catalana continuà experimentant importants transformacions. L'extensió conreada s'eixamplà, es dessecaren aiguamolls i s'aprofitaren els rius per a regadiu. Començaren a emprar-se adobs per superar la pobresa

<sup>37</sup> FONTANA, J. *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona, 1983, pàg. 70.



de les terres. Eren els temps en els quals es posaven les bases de la Catalunya contemporània. S'aprofundia cada cop més la diferenciació en el pla econòmic i social de la nació catalana respecte a la resta de l'Estat espanyol.

L'any 1832 és una fita de referència obligada, ja que fou llavors que s'estengué la modernització de la indústria tèxtil, que ja el 1834 comptava amb la primera fàbrica moguda amb màquines a vapor. Catalunya vivia la seva revolució industrial —l'única dins la península Ibèrica— malgrat la manca de recursos energètics i minerals. Les bases financeres d'aquest desenvolupament foren el capital comercial acumulat durant els anys anteriors i la voluntat, capacitat i tenacitat dels empresaris.

Entre el 1790 i el 1840 es produïren a Espanya un seguit d'esdeveniments malaurats: les guerres amb França i l'imperi napoleònic, la restauració absolutista, la pèrdua de l'imperi colonial americà, la primera guerra carlista i pronunciaments de tota mena. El creixement econòmic català fou de tal magnitud que va ser l'únic dins de l'Estat espanyol que va sobreviure sense arruïnar-se a tots aquests greus inconvenients.<sup>38</sup> Es va enfortir malgrat tot. La fórmula que li va permetre escapar fou, interiorment, l'esmentat desenvolupament econòmic i, exteriorment, l'establiment d'una teranyina comercial que embolicava els ports catalans amb les Antilles, el Río de la Plata i Àfrica, que arribà a constituir una expressió molt acabada del comerç triangular. Altres ports d'Espanya també hi participaren, però moderadament. No resulta estrany que precisament aquest període fos el que va registrar un flux inusitat de catalans envers Amèrica i particularment a Cuba.

El sucre i els esclaus, dues mercaderies molt agermanades, foren les vedets d'aquell comerç. A més del sucre, d'Amèrica s'importava cafè, floca de cotó, cacau, matèries tintoreres, fustes, cuirs, llanes, tabacs, barrets de *jipijapa*, i or i plata amonedats. De Catalunya s'exportaven vins, aiguardents, teixits, indianes, roba feta, sabates, mitges, brodats, fideus, alls, safrà, paper, paper pintat, ceràmica, quincalleria i ferreteria.

La majoria dels primers catalans que anaren a Amèrica no ho feren com a simples emigrants en cerca de qualsevol treball, sinó com a comerciants a la recerca d'oportunitats de negoci. Eren ja empresaris o s'hi van fer al país de destí. Els cabals de procedència antillana jugaren un rol important dins de la industrialització. Alguns d'aquells catalans enriquits a Cuba i a altres països americans, al seu retorn definitiu a Catalunya, s'establiren a l'aixopluc dels projectes industrials, l'obra pública, la navegació i la banca.

## EL BOOM DE L'EMIGRACIÓ CATALANA ENVERS CUBA

José Joaquín Moreno Massó, historiador cubà radicat a Catalunya,<sup>39</sup> perioditza l'emigració catalana a Cuba en quatre grans etapes:

<sup>38</sup> MORENO MASSÓ, José Joaquín. *La petjada dels catalans a Cuba*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Comissió Amèrica i Catalunya, 1992, pàg. 22.

<sup>39</sup> MORENO MASSÓ, José Joaquín. *La petjada dels catalans a Cuba*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Comissió Amèrica i Catalunya, 1993, pàgs. 35-38.

1. S'estén des dels inicis de la colonització fins a la primera meitat del segle XVIII. Respecte al segle XVI, l'emigració catalana no passa de l'u per cent del total, i tenim molt poques referències que hi hagués desplaçaments a Cuba. Al primer llibre parroquial de la catedral de l'Havana veiem citats diversos catalans que, cap al final del segle XVII, van fer de testimonis de casaments. Al segle XVIII hi ha esment d'altres, com també en els primers protocols notariais. A part, tenim referència de militars catalans que serviren a les fortaleeses de l'Havana. I encara cal dir que, per exemple amb relació als andalusos o als castellans, els catalans esmentats constitueixen un exigua minoria. Sabem que el primer cafetar cubà de mitjan segle XVIII pertanyia al català Josep Gelabert. La política de monopoli comercial dels ports de Sevilla i Cadis va aïllar Cuba del comerç amb Barcelona, tot i que s'ha de reconèixer que aquest aïllament no va ser mai absolut.

2. Comença amb l'aprovació de la Reial Companyia de Comerç de Barcelona i les lleis de lliure comerç que posaren fi al monopoli de Cadis, i s'allarga fins al 1860. Amb l'obertura del port de Barcelona, s'inicia un flux migratori català a Cuba sense precedents en la història de la migració catalana. El moment més alt és produït a la primera meitat del segle XIX, llavors que el 65% dels emigrants catalans anaven a Cuba; numèricament hi van formar el grup de més pes social entre el 1820 i el 1840. Aquests catalans van constituir una avançada comercial molt important que transcendí l'àmbit etnicocultural. És en aquests anys que es féu famosa la dita "quién fuera blanco, aunque fuera catalán", mentre que en el teatre popular de l'època s'explotava el contrapunt cubanopeninsular amb els personatges del *negrito* i el català, que més endavant, amb l'increment de la migració gallega, foren substituïts pel *gallego* i el *negrito*. Els catalans fundaren la primera societat benèfica, la Societat de Beneficència de Naturals de Catalunya, que també va ser coneguda amb el nom de Partit Català, perquè s'arribà a convertir en un autèntic centre de pressió política. A partir del 1840, el nombre d'immigrants catalans es veié superat per la forta onada migratòria galaicoasturiana. Estenem aquest segon període fins al 1860, perquè aquest darrer any els catalans encara dominaven l'esfera del comerç, tant a l'Havana com a Santiago de Cuba, que eren els ports principals de l'illa, i Cuba continuava essent el país de destinació preferit dels catalans.

3. Va des del 1861 fins al 1899. Van ser uns anys durs per al comerç català amb l'illa, que es veia cada vegada més debilitat arran de l'inici de la guerra del 1868-1878 i per la desaparició del tràfic negrer. L'emigració va fer una davallada impressionant. Molts comerciants es van traslladar als Estats Units (especialment a Nova Orleans). En aquests anys, l'emigració civil fou superada pel que podríem anomenar una "emigració forçada", per tal com la majoria de peninsulars arribaven a Cuba mobilitzats com a soldats. Un estudi quantitatiu del nombre de soldats espanyols morts a Cuba durant la Guerra dels Deu Anys permet confirmar la nostra hipòtesi. El cossos de voluntaris catalans que es van crear el 1869 en són una prova. Entre el 1860 i 1865, quan la primera guerra de Cuba encara no havia esclatat, els soldats catalans enterrats al cementiri Espada eren un 11% del total, només superats pels gallecs i els asturians. El 1895, al començament de la darrera guerra, l'Institut Geogràfic Estadístic incloïa els soldats en el nombre total de passatgers embarcats amb destinació a Cuba des del port de Barcelona. Aquesta xifra (11.342) era superior a la de la resta d'emigrants que embarcaven cap a altres nacions americanes.

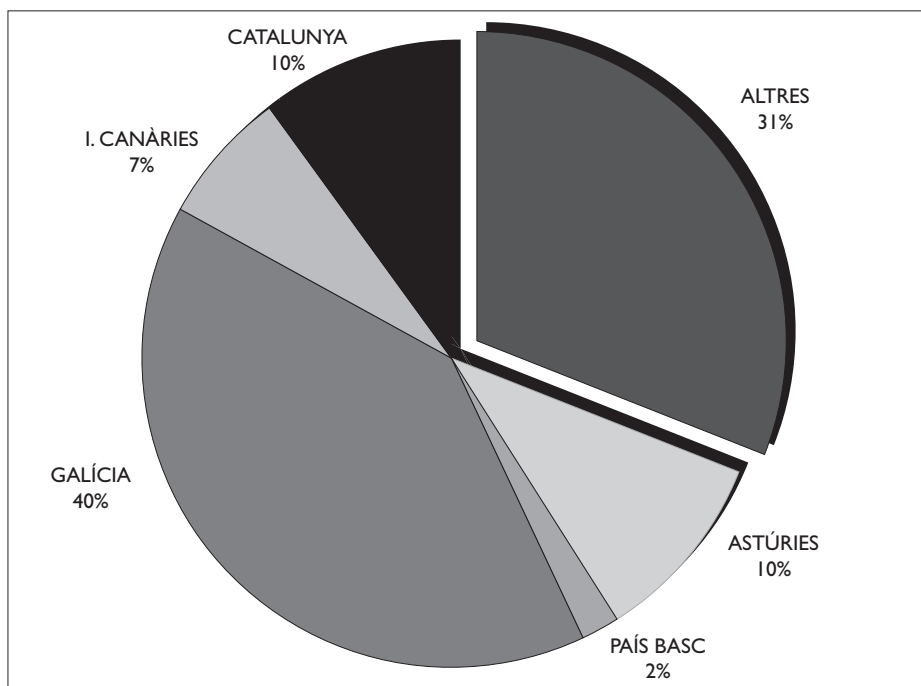
4. Des del 1900 fins al 1926. En aquest període, com indica encertadament Cèsar Yañez Gallardo, "l'emigració catalana va evolucionar seguint el comportament dels moviments internacionals de població, però a una escala menor". Segons les estadístiques oficials, el total de catalans embarcats aquests anys cap a Cuba en comparació amb la resta de peninsulars no supera el 2%. Això responia en gran manera al fet que la situació econòmica de Catalunya era millor que la de la resta de les províncies espanyoles. Barcelona, com a primer centre industrial d'Espanya, esdevenia ciutat receptora de mà d'obra. El segle XX

marcava una nova etapa de creixement: la pèrdua de les últimes colònies demanava una reestructuració econòmica, a la qual Catalunya ja s'havia incorporat. A les regions on el sector fonamental de l'economia era l'agricultura, on imperaven unes condicions socials que recordaven l'antic règim, la vida s'hi va fer impossible. L'exemple de Galícia n'és simptomàtic: el 1900, els gallecs representaven el 28% de la població espanyola resident a l'illa de Cuba, i no era pas endebades que en el vocabulari popular cubà el terme gallec es convertí en sinònim de tot el que era espanyol.

Aquesta tipificació dóna una idea objectiva de la presència catalana a Cuba durant els períodes esmentats.

Durant el darrer d'aquests períodes, Moreno Massó assenyalava que el total de catalans embarcats cap a Cuba entre el 1900 i el 1926 no superà el 2% del total de peninsulars. María del Carmen Barcia Zequeira,<sup>40</sup> historiadora cubana, parla d'un 10% i ofereix les proporcions mostrades a la il·lustració 2. Una altra autora, Fe Iglesias,<sup>41</sup> diu que entre el 1860 i el 1890, aproximadament, el percentatge que

## IL·LUSTRACIÓ 2. IMMIGRANTS PENINSULARS A CUBA (1882-1930)



<sup>40</sup> Les dades de María del Carmen Barcia són ofertes al seu assaig "Un modelo de emigración 'favorecida': el traslado masivo de españoles a Cuba (1889-1930)". Revista *Catauro*. L'Havana: Fundación Fernando Ortiz, juliol-desembre 2001.

<sup>41</sup> Citada per Oriol Junqueras a *Els catalans a Cuba*, pàg. 73.

els catalans representaven sobre el total dels ciutadans de l'Estat espanyol presents a Cuba es va reduir de forma molt significativa, d'aproximadament un 18% a sols un 6%. En aquest darrer cas, no es tracta de nombre d'immigrants sinó de residents a l'illa.

De tota manera, i salvant les diferències naturals quan es tracta d'estimats, no hi ha dubte que la proporció de catalans a Cuba va minvar després del 1880. Això no vol dir que el seu nombre absolut també decreixés de manera tan radical. Cal tenir en compte que, malgrat les guerres, la quantitat d'espanyols radicats a Cuba arribava a més de 320.000 l'any 1925, mentre que al segle XIX mai no va passar de 145.000. Com es veurà més endavant, les quantitats de catalans a l'illa en els seus dos moments més alts —els anys 1860 i, posteriorment, el 1925— es van moure a l'entorn de les 11.000 a les 15.000 persones, és a dir, d'un 4% a un 8% del total de peninsulars.

Cal assenyalar que no tots els immigrants peninsulars romanien a l'illa permanentment. Una bona part pertanyia a l'*emigración golondrina*, amomenda d'aquesta manera pel seu caràcter estacional i era abundosa entre els gallecs que venien a fer tasques agrícoles per un o més anys i després retornaven a la seva terra. Sembla que els catalans no practicaven aquesta forma d'emigració, com ho demostra un episodi notable de la seva presència a Cuba narrat per Moreno Fragonals.<sup>42</sup> Els intents per substituir mà d'obra esclava per assalariada van tenir un moment espectacular l'any 1840, quan un empresari català anomenat Miquel Estorch va tenir la idea de contractar un grup de bracers catalans per treballar al conreu i collita de la canya de sucre a l'*ingenio* La Colonia de Puerto Príncipe, l'actual Camagüey. No assenyala quants foren. En principi, l'experiència fou positiva i el mateix Moreno Fragonals cita una carta de José Antonio Saco a José de la Luz y Caballero, dos il·lustres intel·lectuals cubans de l'època, en la qual el primer expressa:

Los catalanes de Estorch lo están haciendo perfectamente. En una semana han echado abajo una caballería y media de tierra [unes 17 ha] y están furiosos por sembrar y recoger el fruto. No hay que persuadir ni azotar; ellos allá se disputan su trabajo y se eligen sus cabos de cuadrilla. A fuer de trabajadores, eligen al más trabajador y aquello es una república y una mansión de seguridad [...]. ¡Qué ejemplo para los negreros!

La felicitat va durar poc per a Estorch i per als amos de l'*ingenio* La Colonia. Afegeix Moreno Fragonals:

El proyecto blanquero de Miguel Estorch fracasó totalmente. Fueron varios los factores que intervinieron. Por una parte, los catalanes encontraron ocupaciones mucho mejor remuneradas en Puerto Príncipe y se transformaron en campesinos por cuenta propia o en artesanos. Estorch terminó liquidando el negocio del ingenio y vendió las contratas. En

<sup>42</sup> MORENO FRAGONALS, Manuel. *El ingenio*. L'Havana: Editora de Ciencias Sociales, 1978, vol. I, pàgs. 302-303.

realidad halló dificultades —y lo confiesa cínicamente— para que los catalanes trabajaran 18 horas diarias como los esclavos durante la zafra. Y en el ramo de la manutención, el total de los catalanes consumían 465 pesos mensuales más de los que se hubiese dado a igual número de negros. Tampoco pudo obligarlos a trabajar en condiciones inferiores, porque sus catalanes no habían venido, como antes isleños e irlandeses, bajo un régimen militar. Se había producido en Cuba un fenómeno típico de las colonias despobladas, constatado desde el siglo XVIII por los economistas ingleses. Wakefield, maestro de Merivale, narra cómo un tal doctor Peel transportó al Swan River, en Nueva Ámsterdam, medios de vida y producción junto con 3.000 trabajadores ingleses. Y que al llegar éstos le habían abandonado dedicándose a otras actividades dentro del gran marco de posibilidades que le abría la tierra virgen. Muchos años más tarde Carlos Marx, con su cáustica ironía, hacía este comentario: “¡Pobre Mr. Peel! Lo había previsto todo, menos la exportación al Swan River de las condiciones de producción imperantes en Inglaterra”. Las palabras parecen dichas exactamente para Cuba. El experimento de Estorch era perfecto: sólo faltaba el régimen coercitivo militar que obligase a los catalanes a trabajar como esclavos, o la situación de superoblación relativa que mantuviese la ley de la oferta y demanda de trabajo a tono con las necesidades de explotación del capital.

Es van fer altres intents posteriors, un amb *vizcaïnos* que va fracassar abans de néixer. Un altre es va dur a terme amb gallecs, aprofitant l'experiència negativa dels catalans. Però al cap i a la fi, els resultats foren també negatius i van conduir a un escàndol i a la rescissió facultativa dels contractes lleonins establerts inicialment amb els gallecs. La colonització blanca en les condicions esmentades fracassà definitivament. Anys més tard, es va produir una gran colonització amb xinesos.

Segons Oriol Junqueras, els factors explicatius del *boom* d'emigració catalana cap a Cuba durant l'etapa compresa entre les darreries del segle XVIII i la mitjanja del segle XIX són els següents:

- Condicions econòmiques favorables a l'illa en el moment que a Catalunya s'iniciava una etapa de dificultats econòmiques i polítiques provocades per guerres i esdeveniments polítics transcendents, tot enmig del curs d'una revolució industrial en marxa.

- Cuba i Puerto Rico restaren com les dues úniques colònies espanyoles a Amèrica a partir de la segona dècada del segle XIX, quan va desaparèixer l'enorme mercat natural de les antigues colònies alliberades de la tutela espanyola.

- Els catalans que s'anaven establint a Cuba conformaren, de mica en mica, una mena de xarxa que servia de pont per atraure parents, amics i coneguts. Aquests nous emigrants anaven a Cuba amb un destí puntual.

El 60% dels emigrants espanyols que arribaven a Cuba tenien com a primer destí fer de criats. Entre els catalans, aquesta proporció era només d'un 38% i molt aviat canviaven envers altres activitats més convenients.

L'any 1833, segons estadístiques de l'època, de 322 comerciants establerts a Santiago de Cuba, 230 eren catalans, és a dir, un 71% del total. Els espanyols eren 267, la qual cosa vol dir que entre els procedents de la península els catalans representaven el 86%. A l'Havana, la proporció no era tan gran, però, de tota manera, hi havia 373 comerciants catalans d'un total de 1.258, és a dir, un 30%, la qual cosa

no és menyspreable si es té en compte que es tractava de la capital de l'illa i la presència i competència de persones d'altres procedències, a més de l'espanyola, era major.<sup>43</sup>

L'historiador nord-americà Roland T. Ely descriu la presència catalana a Cuba durant els primers anys del segle XIX. Aprofita les opinions de diversos autors de l'època.<sup>44</sup> Algunes són les següents:

El Rev. Abiel Abbot describió a los catalanes como “judíos consumados” [...], tienen poco del carácter que nosotros generalmente le atribuimos sin distinción al español [...]. Llegan pobres, comienzan en una tienda de seis a ocho pies cuadrados; viven de galletas y levantan por su paciencia, industria y economía una fortuna; y contrario a los yankees, nunca fracasan.

[...] Rosamond de Bauvallion declaró: “Al ver a esta gente sobria e industriosa levantarse con el día y sin cesar en el trabajo, bajo un sol que enerva y mata, lejos de sentir el soberbio desdén con el cual los criollos les corresponden, yo me siento penetrado por una especie de respeto.

[...] Como un pulpo, el catalán extendió sus tentáculos alrededor de casi todos los campos de gestión económica de la isla, salvo el cultivo y manufactura del azúcar —y esto porque encontró que resultaba más beneficioso dejárselo a otros.

[...] Una gran parte del comercio de toda la isla está en sus manos, tanto como una gran parte de su riqueza. En el interior de la isla parecen monopolizar todas las ramas del comercio, desde el paquete del humilde baratillero hasta la tienda del pueblo con su variado contenido; y en las poblaciones marítimas, muchas casas comerciales cuyos barcos recorren el mar, les pertenecen [...]. Una gran parte del comercio con la vieja España está en sus manos y últimamente han extendido también su reproducidad con otros países, y entrado en activa competencia con los comerciantes extranjeros residentes.

[...] Un italiano que estaba visitando la isla en 1841 observó que los catalanes formaron varias compañías. Cada una especializada en un determinado renglón del comercio de importación sin interferencia con ninguna de las otras. Con tales medios, estaban capacitados para comprobar los cargamentos completos de los barcos que entraban. “Por tanto, es un monopolio, ya que si el consignatario de un cargamento, o parte de él, trata de vender los artículos directamente al detallista”, afirmaba Carlos Barinetti, encontraría muy pocos con quienes comerciar, ya que los más atados a guardar sus buenas relaciones con las compañías nunca le escucharían.

[...] El control catalán del comercio de provisiones era particularmente cerrado. En este punto nada ilustra mejor el extraordinario *esprit de corps* de esta gente que sus bien organizadas asociaciones comerciales.

[...] Difícilmente una nave se avista mar afuera con la que no estén ya familiarizados, sus agentes son los primeros a bordo, revisan el cargamento, y si encuentran la mercancía de su gusto, deliberan, evalúan y acuerdan un precio; el trato está hecho, la división se efectúa en proporción al capital de cada uno de los asociados. Objetar sus condiciones es exponerse al riesgo de perder la venta; maestros en el comercio y operando en extraño concierto, echan a un lado o aplastan a todos los competidores extranjeros.

<sup>43</sup> MALUQUER DE MOTES, Jordi. *L'emigració i el comerç català a les Antilles durant la primera meitat del segle XIX*. Barcelona, 1986, pàgs. 349-360.

<sup>44</sup> ELY, Roland T. *Comerciantes cubanos del siglo XIX*. L'Havana: Editorial Librería Martí, 1960, pàgs. 42-49.

[...] El catalán, además, facilita al hacendado todo lo necesario para sus negros y sus haciendas: le adelanta dinero por sus cosechas las cuales vende a comisión; y con frecuencia le presta las sumas requeridas para erigir sus costosas fábricas de azúcar, o para sus menos costosos cafetales.

El litoral català forní la majoria dels emigrants catalans. Aquestes comarques desenvolupades a l'entorn d'un port solien ser les més dinàmiques dins l'economia del Principat. D'una banda, eren les més properes a les zones productores de vinya en moments que les vinyes dirigides a la producció de vins i aiguardents per a l'exportació substituïen el conreu de cereals dedicats a l'autoconsum, seguint la hipòtesi ricardiana dels avantatges comparatius.<sup>45</sup> El transport de l'època, abans d'aparèixer el ferrocarril, es duia a terme principalment per via marítima i en els poblats costaners disposaven de les embarcacions i infraestructura adient per a aquest propòsit. En un inici, les exportacions foren dirigides a la mateixa Europa, principalment a ports del nord, però després començaren a dirigir-se envers Amèrica, especialment a Cuba, Puerto Rico i Uruguai, moltes vegades passant per Àfrica per dur a terme un comerç triangular que incloïa els esclaus.

El *boom* d'emigració catalana cap a Amèrica té expressió en la crònica següent:

Qualsevol fill de Sitges ateny l'edat de quinze anys; i els pares o els avis sota la fèrula dels quals es troba, en lloc de preocupar-los una carrera o un ofici o una professió segurs, esmercen llur afany a infondre-li les idees d'adquisició ràpida de les riqueses a les Antilles, a Amèrica. Fills d'un estament mitjà que els ve estret, la imaginació els pinta un món de grandeses que els enlluerna.<sup>46</sup>

Són les paraules d'un col·laborador de la *Revista Suburense* al maig del 1877 fent la història, relativament recent, del que havia ocorregut des de les acaballes del segle XVIII i els començaments del segle XIX i que encara tenia ressò en aquells moments. Es referia a l'emigració de molts fills de Sitges envers les Antilles i que resultava un fenomen típic a altres zones costaneres catalanes com el Maresme i el Garraf.

Vilanova i la Geltrú és una de les viles que van crear uns lligams més estrets amb Cuba durant el *boom* migratori. La vocació cubana dels vilanovins resta palesa

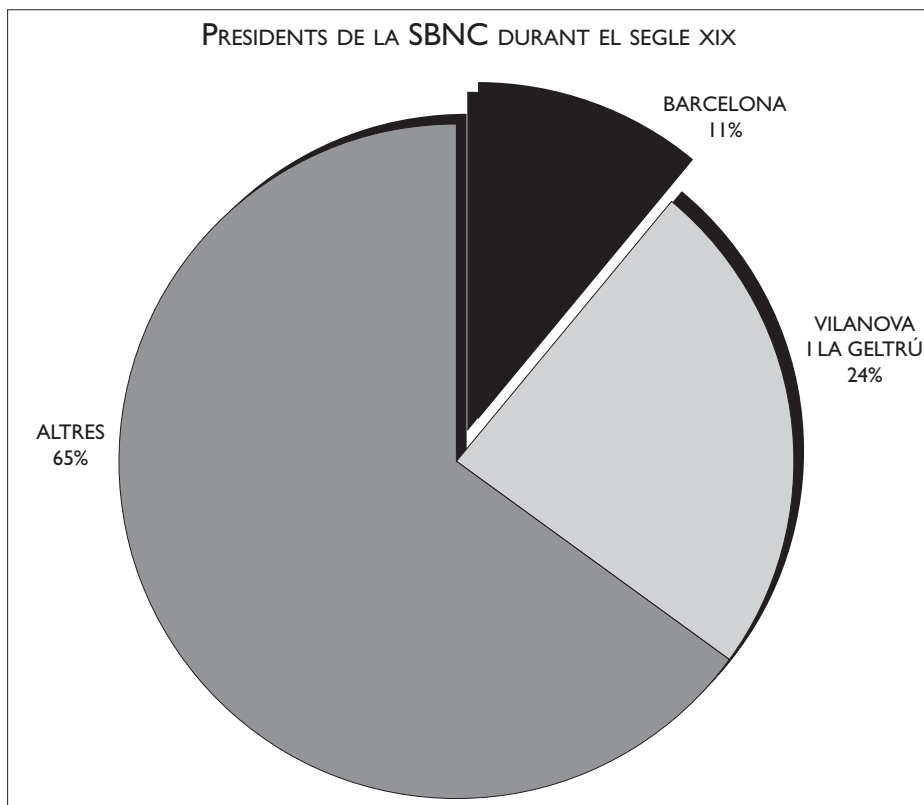
<sup>45</sup> Es tracta de la teoria clàssica del comerç internacional preconitzada per David Ricardo (1772-1823), que subratllava la importància de l'especialització internacional i la lliure competència. La hipòtesi resultava vàlida quan es tractava de països amb economies més o menys equiparades, però en el fons defensava els interessos anglesos d'exportar productes industrials a canvi de productes primaris, la qual cosa dona lloc a un intercanvi desigual. En el cas de Catalunya, era un canvi convenient, car substituïa un conreu poc productiu com els cereals per a autoconsum per un conreu com la vinya dirigit a la fabricació de vins i aiguardents, la qual cosa implicava treball afegit.

<sup>46</sup> RIPIO (pseudònim d'un col·laborador). "Lletres a Cándid". *Revista Suburense*, núm. 14, del maig del 1877. Citat per CARBONELL I GENER, Josep. *Les Índies, horitzó nou. Sitges i la carrera d'Amèrica*. Sitges: Grup d'Estudis Sitgetans, 1984, pàg. 154.

encara avui als carrers, places, institucions, monuments, parentela, al ferrocarril i a altres rastres que ratifiquen el nom de l'Havana Xica que li donaren a la vila.

Les dades aleatòries disponibles suggereixen que prop del 40% dels fills de Vilanova i la Geltrú que anaren a Amèrica es va dirigir a Cuba. Entre el 1804 i el 1863, les sortides autoritzades conegudes d'emigrants vilanovins envers Cuba<sup>47</sup> foren 740. No van ser les úniques i per a una vila que aleshores comptava amb uns 6.000 habitants és una xifra considerable.

A la mateixa Cuba la petjada vilanovina és prou remarcable. No hi ha estadístiques puntuals dels catalans d'aquesta procedència radicats a l'illa, però es poden utilitzar altres punts de referència. N'hi ha prou d'assenyalar que durant el segle XIX, el 24% dels directors i presidents de la Societat de Beneficència de Naturals de Catalunya a l'Havana eren fills de Vilanova i la Geltrú. Si s'hi afegeixen els de les properes viles de Cubelles i Sant Pere de Ribes, la xifra arriba al 31%. El fundador mateix de l'entitat, el vilanoví Francesc Ventosa i Soler, en fou el primer director durant els anys 1841 i 1842.



<sup>47</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i La Geltrú. La nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 52 i 115.



Tenint en compte que el 40% dels emigrants de Vilanova i la Geltrú anava a Cuba i que les sortides reals foren majors que les registrades com a autoritzades, es pot fer el càlcul groller que els emigrats totals durant aquest període foren prop de 2.000.

Esmentar els noms dels vilanovins que feren fortuna a Amèrica és una tasca prou complexa. S'han fet primfilades recerques sobre el tema i més que de persones s'ha de parlar de famílies, car era habitual que els ja establerts arrossegessin fills, cosins, nebots i altres parents i amics. Així mateix, eren freqüents les noces entre aquestes famílies, algunes de les quals esdevingueren veritables clans. Tres d'aquests grups familiars vilanovins destaquen en la introducció del ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, que finalment va afavorir també Valls i les comarques properes. Foren els fundadors i principals accionistes i tots feren fortuna a Cuba. Es tracta dels Gumà, dels Samà i dels Soler Morell. No foren els únics participants en l'aventura, però sí els més significatius.

#### ELS PROMOTORS

No tots els catalans que anaren a Cuba a les darreries del segle XVIII i el segle següent es van enriquir, ni tots van tornar a la llar nadiua. Tampoc tots marxaren guiats per aspiracions marcadament crematístiques i n'hi hagué molts que es dedicaren, amb fortuna o no, a activitats professionals, culturals, socials, polítiques, religioses i de tota mena. Dins d'aquest univers, els promotors del ferrocarril de Vilanova pertanyien a un estament particular que es pot identificar com el dels que patiren la pruija de guanyar diners i que no sempre foren del tot escrupolosos —i de vegades gens— per reeixir en la seva intenció.

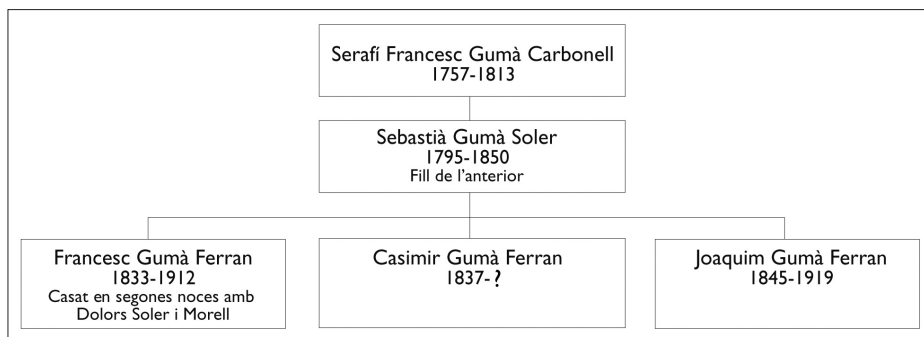
Un estudi de casos aplicat a les quatre famílies més directament vinculades al ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls pot donar un perfil sociològic dels homes del ferrocarril. Es tracta dels ja esmentats Gumà, Samà i Soler Morell, als quals cal afegir els Baró. Les tres primeres nissagues, nadiues de Vilanova i la Geltrú, i la darrera, de Canet de Mar.

#### ELS GERMANS GUMÀ

Serafi Francesc Gumà i Carbonell va néixer a Vilanova i la Geltrú l'any 1757. Fou pilot de la marina i en un dels seus viatges a Cuba decidí establir-se a Matanzas com a comerciant. Allí hi va morir l'any 1813. El va succeir el seu fill Sebastià Gumà i Soler, també de Vilanova, el qual va quedar al cap de la firma anomenada Gumà, Huguet i Cia., entre els anys 1812 i 1826. En aquest darrer any, va tornar a la vila nadiua i dos anys més tard —el 1828— es va casar amb Marina Ferran i Quadras. Poc temps després, el 1832, tornà a Matanzas per liquidar els seus negocis. L'any següent, Josep Gumà, fadrí de Vilanova i la Geltrú, de 30 anys, probablement un germà, es va inscriure com a *comerciante al por mayor y al por menor*, a Matanzas.<sup>48</sup>

<sup>48</sup> SONESSON, Brigit. *Catalanes en las Antillas*. Columbres: Archivo de Indianos, 1995, pàg. 124.

## IL·LUSTRACIÓ 3. ELS GUMÀ, VILANOVA I LA GELTRÚ



Els tres fills de Sebastià Gumà i Soler van anar també a Matanzas posteriorment. El primer fou el més gran, Francesc Gumà i Ferran —l'home del ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls—, que arribà a l'illa el 1849. Es va destacar com a empresari i entre els negocis que va crear s'hi troba la firma Gumà y Hermanos, dedicada a la venda majorista de queviures i que va compartir amb els seus germans Casimir i Joaquim. Fou regidor de l'Ajuntament de Matanzas, cònsol del Tribunal de Comerç i un dels promotors de la portada d'aigües potables a la ciutat. Va ésser també vocal de la Junta Directiva del Banc Espanyol de Matanzas. El 1869 fou nomenat tinent coronel del Cuerpo de Voluntarios, milícia espanyolista. El 1870 va ésser elegit diputat.

Joaquim Gumà i Ferran era el més petit dels tres germans. Estudià al col·legi de Pau Mimó<sup>49</sup> de Vilanova i la Geltrú i passà després a Barcelona. El 1864, amb 19 anys, fou enviat als Estats Units per estudiar enginyeria a Bridgeport, on romangué dos anys. Aleshores passà a Matanzas, on els seus germans tenien la firma Gumà y Her-

<sup>49</sup> Pau Mimó i Raventós fou un notable pedagog que tenia una famosa escola radicada primerament a Vilanova i després a Barcelona. El seu fill Claudi Mimó i Caba (Vilanova i la Geltrú 1843 – l'Havana 1929) és l'exemple dels catalans que adquiriren fama a Cuba no per negocis o cabals, sinó per la seva activitat intel·lectual i social. Estudià i treballà a l'escola del seu pare a Barcelona. Obtingué títols de Pèrit Mercantil, de Mestre i de Filosofia i Lletres, i el 1865 els de doctor en Ciències Fisicomatemàtiques i de Dret. S'instal·là a Cuba i el 1883 guanyà una càtedra de Geometria Analítica a la Universitat de l'Havana. Fou afiliat al Partit Liberal de Cuba, sustentador d'idees autonomistes i assolí els càrrecs de regidor i tinent alcalde de l'Havana. Després del 1898 fou ratificat com a catedràtic de la Universitat de l'Havana. Va ser membre de l'Acadèmia de Ciències i Arts de Barcelona i president de la Reial Societat d'Amics del País de Barcelona i de l'Havana. Fou un dels fundadors del Centre Català de l'Havana l'any 1905 i el seu president el 1908 i el 1917, i més tard honorari. Fundà i dirigí la revista *La Nova Catalunya*. Va presidir la Secció de Ciències Exactes de l'Ateneu de l'Havana. El 1921 viatjà a Catalunya per encàrrec del Govern de Cuba amb l'objectiu d'impulsar la modernització del sistema docent cubà. Presidí l'Associació Protectora de l'Ensenyança Catalana. Publicà obres de ciències i lletres. No pogué assistir a l'Assemblea Constituent del Separatisme Català el 1928, però compartí honoràriament la presidència amb Macià. Morí poc temps després.

manos. Quan el seu germà Francesc tornà definitivament a Catalunya, quedà com a gerent. Es casà amb Cristina Soler i Baró, filla dels comtes de Diana. L'any 1883 es va dissoldre la firma Gumá y Hermanos i llavors es traslladà a l'Havana, on establí la seva residència per dedicar-se als negocis del sucre. Fou un tècnic distingit i deixà escrites algunes obres. Modernitzà un dels *ingenios* més notoris de l'època —el Santa Rita de Baró—, que havien heretat els seus fills, i el va convertir en un dels més importants de Cuba. Morí a l'Havana el 1919.

Casimir Gumà i Ferran fou alcalde de Matanzas i organitzà l'exposició universal d'aquella ciutat el 1878.

## EL CLAN SAMÀ

Segons l'historiador Albert Virella i Bloda,<sup>50</sup> la nissaga dels Samà té les arrels a la comarca del Garraf, on és vigent des de l'edat mitjana. El cognom inicial fou, probablement, Ça Mar i esdevingué Samar fins que finalment es va convertir en Samà en perdre la *r* final àtona.

Els prístins Samà, o Ça Mar, eren pagesos, però amb el pas del temps sortiren altres branques amb professions diverses. L'anomenada amb l'àlies dels Teatins<sup>51</sup> fou marinera i donà origen als vincles amb Cuba d'aquesta prolífica família de Vilanova. Un, Francesc Samà i Posas, va anar a Puerto Rico als entorns del 1774, on encetà la carrera a les Índies de la família. Tornà del viatge amb 200 duros nets i una malaltia que el portà a la mort. Va ser un fet esporàdic, sense més transcendència.

El primer Samà que s'establí a Cuba essent encara molt jove fou Pau Samà i Parés, vilanoví nascut l'any 1775. El seu nebot Joan Samà i Vilardell, després de fer de mariner uns quants anys, es va unir a ell entorn del 1806 en negocis diferents però íntimament vinculats. Aquests Samà pioners havien assolit el que avui s'anomenaria una integració vertical. Eren comerciants, naviliers, carenadors, sucres i negrers. Els seus vaixells eren reparats al seu propi carenador de Casablanca, a la badia de l'Havana;<sup>52</sup> en els navilis hi transportaven mercaderies, la més valuosa de les quals eren els esclaus, que constituïen un dels elements fonamentals de la indústria sucrera i calia aprofitar aquesta circumstància. Els Samà arribaren a ser propietaris de dos importants *ingenios* de l'època en un indret a prop de la capital anomenat Marianao. Pau Samà, juntament amb el seu nebot Joan, segons Moreno Fragonals,<sup>53</sup> “estaban catalogados entre los 12 primeros negreros de 1820. Su descendiente Salvador Samà i Martí, por méritos propios y mediante enlaces familiares

<sup>50</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Gumà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàgs. 95-156.

<sup>51</sup> Teatins: orde de clergues regulars fundada per un bisbe de Teate; entre les seves dedicacions especialitzades hi havia la d'ajudar a ben morir els condemnats a mort.

<sup>52</sup> Casablanca està situada a l'est de la badia de l'Havana, enfront de la ciutat, que es troba a l'oest.

<sup>53</sup> MORENO FRAGONALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. I. L'Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 268 i 269.

con los ilustres negreros Zulueta y Torrents, resumirá el cenit de la nobleza catalana originada en el contrabando de esclavos”.

L'esmentat Salvador Samà i Martí marxà a l'Havana el 1811 per treballar a la casa comercial del seu oncle Pau Samà i Parés i fou el més destacat d'aquella promoció. Es movia dins del cercle del capità general Tacón i ocupà distints càrrecs, com els de tinent d'alcalde de l'Havana i senador a Madrid. Fou coronel del Cuerpo de Voluntarios de la Habana, regidor i senador del regne i va rebre diverses condecoracions i honors. L'historiador cubà José Luciano Franco diu d'ell:

Por sus méritos de negrero y contrabandista recibió la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica y Caballero de la de Carlos III. Con sus ahorros adquirió un título de Castilla y, por real despacho de 10 de diciembre de 1860, el monarca español le concedió el de marqués de Marianao.

Com a fet curiós, aquest marquès de Marianao, ja abans d'assolir el títol nobiliari, era propietari d'un bloc de cases a Vilanova, a una de les quals va néixer Francesc Macià<sup>54</sup> l'any 1859.

Un altre nebot de Pau, dit Josep Samà i Martí, nascut el 1789, fou capità de fragata i feia expedicions negreres envers Cuba, segurament vinculat amb els seus parents de l'illa. El 1816, comandant la fragata *Non Plus Ultra*, trobà els naufragats del vaixell *San Francisco de Paula*, capitanejat pel capità Agustí Conill i Sala, de Lloret de Mar, que es va enfonsar amb un carregament de 303 negres que s'ofegaren tots. Mesos després, Samà fou citat per les autoritats de l'Havana per donar testimoni en el judici incoat per l'embarcació perduda, que era propietat de lloretenc Martirià Botet. No hi ha més dades sobre aquest Samà. La seva petja es va perdre i possiblement va morir enmig d'alguna expedició.<sup>55</sup>

Bartomeu, germà de l'anterior, morí a Cuba al cap de poc temps d'arribar-hi per treballar amb la família.

Joan Samà i Martí, apadrinat del seu germà Salvador, també va anar a l'Havana, on va romandre des del 1824 fins al 1832, aproximadament, i formava part del clan familiar dels negocis Samà.

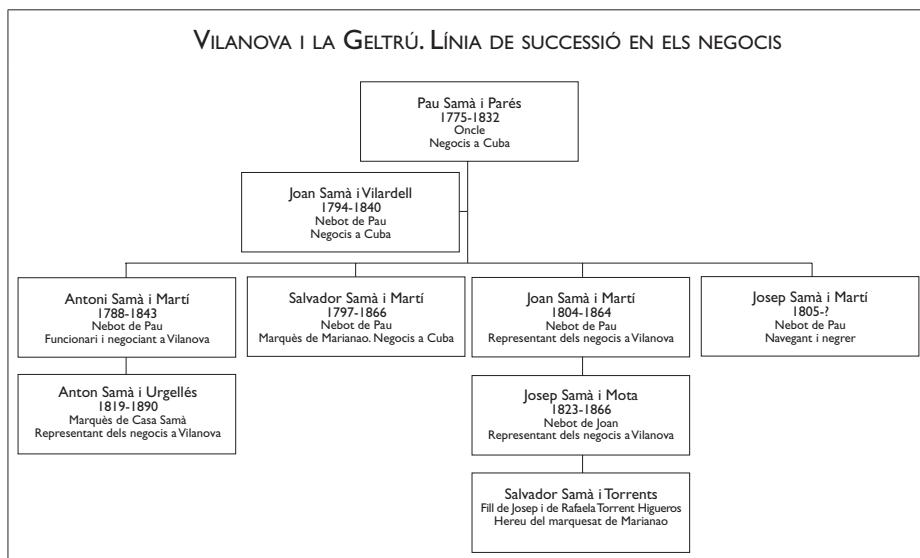
A la mort de Pau, fundador dels negocis cubans, el va succeir el nebot Salvador i, tot seguit, com a cap de l'empresa, va decidir fer una reestructuració i li va encomanar al seu germà Joan Samà i Martí la representació de Samà y Hermanos a Vilanova i la Geltrú. Fou una bona decisió, car al cap de pocs anys la sucursal assolí una remarcable superioritat sobre les altres firmes exportadores de la vila. La meitat dels vins catalans exportats a Cuba des de Vilanova corresponien a la firma Samà.

<sup>54</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàg. 17.

<sup>55</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Gumà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 86.

## IL·LUSTRACIÓ 4. EL CLAN SAMÀ

(L'ESQUEMA ES REFEREIX TAN SOLS ALS MÉS VINCULATS AMB CUBA)



El competidor més proper era un altre americà notori —Salvador Raldiris—, amb el 25%. La resta estava en mans d'una munió de comerciants.

Alguns dels altres germans Samà Martí, d'una manera o altra, també van tenir a veure amb els negocis del clan a Cuba. Un, Jaume, tingué una filla que es va casar amb el potentat basc Julián Zulueta i Amondo, posseïdor dels més importants ingenis sucres de l'illa dels seus temps.

Aquests Samà fundadors formaren part de l'oligarquia comercial i financera de l'illa de Cuba. Tots foren destacats espanyolistes.

Joan Samà Martí —representant dels Samà a Vilanova i la Geltrú— deixà una bona hisenda als seus nombrosos hereus. A la seva mort, el succeí com a cap dels negocis un nebot anomenat Josep Samà i Mota. Havia residit a l'Havana, on formà part d'una de les companyies sucres de l'oncle Salvador que en la dècada del 1850-1860 era propietària d'11 ingenios, tres dels quals eren ja ingenios centrals mecanitzats. L'historiador Moreno Fragonals dona una referència sobre ell. Es tracta de les relacions de treball que va tenir amb José Luis Casaseca<sup>56</sup> —“potser el més

<sup>56</sup> José Luis Casaseca (Salamanca 1800 – Barcelona 1870). Distingit químic espanyol. Estudià a França amb Chenard, Gay-Lussac, Dulang i altres. Fou catedràtic a Madrid i l'Havana, on va dirigir l'Institut de Investigaciones Químicas d'aquesta ciutat. MORENO FRAGONALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. III. L'Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 191.

notable químic sucrer que va conèixer Cuba en el segle XIX”, d’acord amb Moreno Fraginals—. Expressa aquest autor:<sup>57</sup>

Casaseca fue un químico notable, de magnífica preparación traído a Cuba para realizar el antiguo sueño de Arango y Parreño de la Química al servicio del azúcar. A Casaseca le cupo el privilegio de ser la gran cabeza técnica de lo que él mismo llamara la revolución industrial cubana. Cuando a los 70 años dejó de ser el empleado imprescindible, la sacrocracia le echó de Cuba como un trasto inútil y sus últimos años son de lacerante tragedia. Ya anciano residió en Barcelona, dependiendo de un retiro mínimo, que llegaba a veces con cuatro o cinco meses de retraso y del cual le descontaban el 35%. En esta situación el millonario José Samá —a quien Casaseca prestara grandes servicios técnicos— se negó a facilitarle unos pesos. La única ayuda fiel de sus amigos la tuvo en su discípulo Álvaro Reinosos, quien también conocería la muerte del sabio, pobre y humillado.<sup>58</sup>

Josep Samà morí prematurament i fou succeït en l’administració dels negocis vilanovins per Anton Samà Urgellés, un nebot seu. Sembla que havia passat alguns anys a Cuba, car segons Carles Martí va fer fortuna a Matanzas, i és possible que per això anys més tard participés en l’empresa del ferrocarril promoguda per Francesc Gumà. Diu aquest autor referint-se al susdit ferrocarril:<sup>59</sup> “En esta obra le ayudaron otros catalanes que habían hecho su capital en Cuba y entre los cuales sobresalía el Excmo. Sr. Antonio Samá, primer marqués de Casa Samá, que como Gumá i Ferran, hiciera su fortuna en Matanzas”.

No hi ha proves que Anton Samà i Urgellés formés part del Cuerpo de Voluntarios durant la seva suposada estada a Cuba, però tampoc no cal dubtar-ho gaire. El que sí que està ben provat és que va encapçalar la llista d’una subscripció per donar gratificacions als voluntaris catalans que anaren a lluitar contra els insurrectes cubans. El primer de la llista era Anton Samà i Urgellés, amb 500 duros; el segon, la firma Samá y Cía., amb 500 duros; el tercer, Pau Soler i Morell, i el quart, Manuel Olivella Samà, ambdós amb la mateixa quantitat. Eren seguits per altres vuit donants amb 100 duros cadascun i altres fins al nombre de 160 contribuïdors. Els recaptadors foren Antoni Samà, Salvador Raldiries, Pau Soler i Morell, i Ramon Junqué Escofer, quatre *americanos* ben notoris.<sup>60</sup> Tant Anton Samà com Pau Soler figuraren com a socis principals de Francesc Gumà i Ferran en la seva empresa ferroviària.

<sup>57</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. I. L’Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 221.

<sup>58</sup> El fet fou constatat per la correspondència entre Casaseca i els seus deixebles a Cuba, però possiblement hi ha una desviació cronològica, car Josep Samà i Mota morí el 1868 i en aquesta data el químic encara no havia arribat a 70 anys: en tenia 68. Potser Casaseca havia nascut abans o hi ha qualsevol altre biaix a les dates referides.

<sup>59</sup> MARTÍ, Carles. *Catalanes en América (Cuba)*. L’Havana, 1922, pàg. 296.

<sup>60</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L’aventura ultramarina de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Gumà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 144.

Anton Samà i Urgellés, a més d'afegir activitats industrials i immobiliàries a les comercials habituals heretades, va voler seguir l'exemple del seu pare, que va tenir una àmplia participació en la vida pública de Vilanova i la Geltrú, on fou regidor de l'ajuntament en èpoques atzaroses. En aquests afers, va entrar en contacte amb Víctor Balaguer i Cirera,<sup>61</sup> del qual arribà a ser amic i protector. Li va demanar que l'ajudés a assolir un marquesat per a ell i la seva muller; el polític el va complaure i el 1872 el rei Amadeu li concedí el títol de marquès de Casa-Samà.

Quan va morir Salvador Samà i Martí, primer marquès de Marianao, el va heretar Salvador Samà i Torrents —fill de Josep Samà i Motas i Rafaela Torrents Higuero—, el qual només tenia 5 anys, raó per la qual va tenir com a tutors testamentaris el brigadier García Muñoz i l'hisendat Julio Zulueta i Amonto, ambdós residents a Cuba, els quals delegaren els poders a Rafaela Torrents Higuero i a Antoni Samà i Urgellés. Rafaela Torrents es feia dir marquesa de Marianao.

#### FAMÍLIA SOLER I MORELL

Els germans Soler i Morell foren altres dels nombrosos vilanovins que feren fortuna a Cuba i, en particular, a la província de Matanzas. El seu pare, Pau Soler i Ballester, s'establí a aquesta darrera província a la primera meitat del segle XIX. Allí va fundar l'ingeni Diana i va establir la Sociedad Mercantil Soler y Cía., dedicada a fornir fàbriques de sucre, magatzems i flotes marítimes. Tot fa pensar que va morir a Cuba.

El seu fill més gran, Joan Antoni Soler i Morell, heretà els béns i va comprar al seu germà Leandro la part que li corresponia de l'ingeni Diana, el qual va millorar i engrandir. Més tard, comprà l'ingeni Manolito i va començar a fer inversions ferroviàries a Cuba. Pels seus mèrits espanyolistes li fou concedit pel rei Alfons XII el títol de comte de Diana i altres consideracions. Va ser un dels associats al projecte de l'Exposició Universal.

Es va casar amb Cristina Baró Ximenez, filla del potentat Josep Baró i Blanxart, al mateix temps que el seu germà Pau ho feia amb la germana de la susdita esposa. D'aquesta manera va sorgir el clan Soler-Baró, un dels grups més poderosos de Cuba a l'època.

Pau Soler i Morell, l'altre fill, es radicà a Matanzas i participà en els negocis dels seus germans. Tornà a Vilanova i la Geltrú l'any 1855 per dedicar-se a diversos negocis tèxtils,

<sup>61</sup> Víctor Balaguer i Cirera (Barcelona 1824 – Madrid 1901). Prototipus d'autor romàntic en el temps de la Renaixença. La seva obra històrica barreja poesia i història amb un menyspreu pel document i el contrast que li van valer les crítiques de contemporanis com Rubió i Ors i Antoni de Bofarull. Catalanista molt combatiu, el seu ideari es va anar refredant. Va participar en l'intent revolucionari de Prim el 1866 i es va haver d'exiliar. De retorn, es va instal·lar a Madrid i es va dedicar a una carrera política ascendent. Formava part de la comissió que va anar a Itàlia a buscar Amadeu de Savoia, va ser ministre d'Ultramar (1871 i 1886) i de Foment (1872). El seu llegat és a la Biblioteca-Museu Balaguer a Vilanova i la Geltrú. CD *Història de Catalunya*, La Vanguardia-Generalitat de Catalunya.

immobiliaris, ferroviaris, bancaris, entre d'altres. Fou un dels tres principals accionistes del ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls. Morí a Vilanova i la Geltrú l'any 1900.<sup>62</sup>

Per completar aquesta teranyina de matrimonis, la germana, Dolors Soler i Morell, fou la segona esposa de Francesc Gumà i Ferran.

## IL·LUSTRACIÓ 5. ELS SOLER I MORELL. VILANOVA I LA GELTRÚ



### FAMÍLIA BARÓ

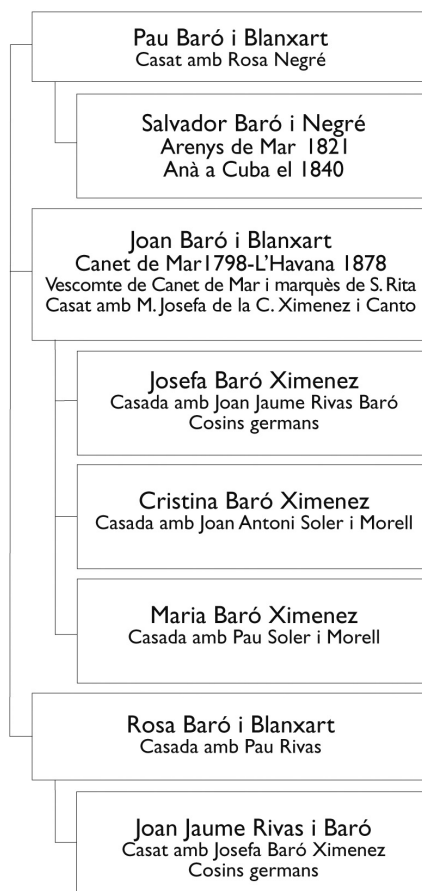
La família del català Josep Baró i Blanxart, amb la qual emparentaren els Soler i Morell, posseïa una de les fortunes més destacades del segle XIX a Cuba. Com s'ha dit, els dos germans Soler i Morell es varen casar amb dues germanes de la família Baró, però ultra això, dins d'aquest darrer clan, la filla de Josep Baró i Blanxart es va casar amb el seu cosí germà, el fill de Rosa Baró i Blanxart. Es tracta d'una imbricació endogàmica en la qual és molt probable que les motivacions tinguessin un caire més crematístic que amorós.

L'iniciador de la nissaga —Josep Baró i Blanxart— va néixer a Canet de Mar el 1798 i morí a l'Havana el 1878. Marxà cap a Cuba molt jove i allí es va establir

<sup>62</sup> JIMÉNEZ DE LA CAL, Arnaldo; GONZÁLEZ, José Francisco. *Vilanova i la Geltrú y Matanzas. Una obra común*. Matanzas: Ediciones La Vigía, 2001, pàg. 32.



## IL·LUSTRACIÓ 6. FAMÍLIA BARÓ



a Matanzas. Pertangué al grup de negociants espanyols que descriu Moreno Fraginals de la manera següent:<sup>63</sup>

En estas décadas de 1820 y 1830 surgen o se consolidan los grandes apellidos de los comerciantes peninsulares que terminarán apoderándose de la producción azucarera cubana. Moré, Zulueta, Ibáñez, Suárez, Argudín, Tarafa, Pastor, Zaldo, Samá, Bueno, Valencia, Baró, Lombillo, Esteva, Martí, Hidalgo, Conill. Todos ellos sumaron a la condición de negrero la de comerciante importador exportador y refaccionista. Cientos de contratos celebrados en la época muestran como el suministro de negros iba convoyado, obligato-

<sup>63</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. I. L'Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 143.

riamente, con la venta de otros insumos fundamentales del ingenio: tasajo, bacalao, envases, esquivaciones, etc. Recibiendo como garantía de pago azúcares y café futuros. Todo ello a un interés mínimo del 12% anual.

Aquests comerciants, dels quals Josep Baró i Blanxart era un exemple típic, van anar adquirint els ingenis de la sacarocràcia criolla mitjançant l'embargament de propietats que avalaven préstecs que, arribada una conjuntura de preus o de conreu poc favorable, no podien ser pagats.

Els guanys que obtingué Josep Baró fent de negrer foren reinvertits en propietats, terres, ingenis de sucre i altres negocis. Un era el de navilier i va establir la primera línia regular de vaixells entre Cuba i Espanya. Una de les naus duia el seu nom. Un altre negoci era una fàbrica de motlles de metall per a la purga del sucre, quan encara aquesta tecnologia no havia estat substituïda per les màquines centrífugues. El taller estava situat, casualment, al carrer Consulado davant de l'antiga presó de l'Havana,<sup>64</sup> és a dir, una posició molt propera a la que a hores d'ara té la Societat de Beneficència de Naturals de Catalunya, si no la mateixa.

En l'àmbit polític i social, Josep Baró i Blanxart fou regidor de Matanzas, comandador de l'orde de Carles III, marquès de Santa Rita i vescomte de Canet. Oriol Junqueras en diu:<sup>65</sup>

El procés d'ennobliment de Josep Baró resulta especialment aclaridor de com van funcionar aquestes aliances entre les oligarquies colonials peninsulars presents a Cuba i els poders polítics madrilenys. La primera guerra d'independència cubana (1868-1878) va coincidir en el temps amb un període democratitzador de l'Estat espanyol (1868-1874). Durant aquests anys, aquesta oligarquia comercial peninsular que s'havia enriquit a Cuba, va realitzar una aposta política molt clara: esclafar simultàniament els independentistes cubans i els demòcrates espanyols. Per aconseguir-ho, van mobilitzar els seus diners per finançar la creació de grups paramilitars destinats a terroritzar els reformistes cubans, van exigir al govern progressista de Madrid l'enviament de tropes peninsulars per lluitar contra els independentistes cubans i van conspirar contra el mateix govern progressista per restaurar la vella monarquia borbònica a Madrid.

En aquest punt del llibre ens limitarem a avançar que van tenir èxit en ambdós propòsits i que un dels grans protagonistes d'aquest èxit fou Josep Baró i Blanxart (recordem que uns altres d'aquests protagonistes foren els seus amics Joan Güell i Ferrer i Salvador Samà i Torrents). En el cas de Josep Baró i Blanxart, el triomf li arribà en els darrers anys de la seva vida (ja tenia 77 anys) i, per tant, el nou Borbó —acabat de restaurar— va premiar-lo amb la concessió de dos títols nobiliaris per si amb un no en tenia prou: el de marquès de Santa Rita i el de vescomte de Canet de Mar. I mentre Alfons XII obtenia una corona i Josep Baró i Blanxart un marquesat i un vescomtat, desenes de milers de cubans, d'espanyols i de catalans lluitaren en les serralades i les selves cubanes, però també en els carrers i els camps de Catalunya. Segur que alguns eren nascuts a Canet de Mar, igual que el nou marquès i

<sup>64</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel. *El ingenio*. Vol. I. L'Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, pàg. 230.

<sup>65</sup> JUNQUERAS, Oriol. *Els catalans i Cuba*. Barcelona: Proa. Col·l. La Mirada Històrica, 1998, pàgs. 83-86.

vescomte. I encara podem reblar una mica més el clau de la complexitat històrica perquè segur que alguns van morir defensant la independència de Cuba i altres ho feren defensant-ne l'espanyolitat; algun va morir sent carlí i més d'un sent republicà. Tots ells i les seves famílies —tant si eren catalanes com cubanes— formen part del bàndol perdedor d'aquelles guerres; de guanyadors n'hi va haver pocs, un fou el nou rei i un altre el nou marquès i vescomte.

Per contra, a la comarca d'aquest nou marquès i vescomte, els perdedors foren moltíssims, perquè, per exemple, no podem oblidar que —després del Barcelonès i l'Alt Camp— la comarca que més soldats va aportar als batallons de Voluntaris Catalans (que van lluitar contra els independentistes cubans) fou el Maresme.

Però al marge de les actituds polítiques de Josep Baró i Blanxart, també cal parlar de les seves contribucions al desenvolupament econòmic de Catalunya i Cuba. Possiblement, la seva aportació més significativa —en aquest àmbit— fou la fundació de la primera línia regular de vaixells entre l'illa de Cuba i la península Ibèrica.

## LA IDEOLOGIA DELS PROMOTORS

De les anteriors semblances familiars, se'n poden treure alguns trets comuns dels promotors del ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls, relacionats amb les seves idees i actituds polítiques i socials. Es poden esmentar les pràctiques filantròpiques, el deler d'assolir títols de noblesa i l'afició nostàlgica per l'indret nadiu. Nogensmenys, destaca, de manera particular, la seva decidida pertinença i el seu suport a organitzacions castrenses de caire espanyolista com ara el *Cuerpo de Voluntarios* i els Voluntaris Catalans. Foren dos cossos militars respecte als quals la història, per generosa que vulgui ser, no pot donar gaires elogis.

### *El Cuerpo de Voluntarios*

Membres destacats dels Gumà, els Samà i els Baró foren oficials d'alta graduació del *Cuerpo de Voluntarios* a Cuba. Els graus en aquesta organització s'assolien més per la mesura de les aportacions que pels mèrits militars. No hi ha notícies de la participació directa dels Soler i Morell, però no cal dubtar-ho tenint en compte que van ser premiats amb el títol de comte de Diana per la monarquia espanyola d'aleshores.

És convenient fer una mica d'història per adonar-se adientment de la significació d'aquesta organització paramilitar de la *Siempre Fiel Isla de Cuba*.<sup>66</sup>

Durant la primera meitat del segle XIX, es produïren a Cuba diversos moviments adreçats d'una manera o altra a alliberar Cuba del domini espanyol, entre els quals alguns intents militars com els de l'annexionista Narciso López. Amb aquest antecedent, a les mitjanies d'aquell segle es constituí una milícia anomenada *Cuerpo de Voluntarios*, integrada exclusivament per comerciants i funcionaris peninsulars

<sup>66</sup> La semblança del *Cuerpo de Voluntarios* s'ha elaborat amb informació continguda a PORTUONDO DEL PRADO, Fernando. *Historia de Cuba*. Editora Nacional de Cuba, 1965, paràgrafs 438, 445, 508, 510, 511, 514, 517 i 528.

que desitjaven la perllonga colonial que els afavoria. Formaven companyies sota el comandament de personatges rics que proporcionaven l'equip mentre que el govern els armava amb fusells dels sistemes més moderns. Tenien com a casernes diversos establiments comercials on feien la instrucció.

L'any 1854 es produí a l'illa l'última conspiració d'importància anterior a la Primera Guerra Cubana per la Independència (1868-1878). Fou dirigida pel català Ramon Pintó i Lliràs, el qual havia assolit coordinar un pla d'acció més perfecte que mai fins aleshores en aquest sentit. Era de caire annexionista. La revolució d'Espartero, a Espanya, tingué com a conseqüència el relleu del governador a l'illa i canviaren les circumstàncies que havien afavorit el complot. Pintó es va veure abandonat per molts conjurats i traït per un, va ésser reduït a presó, jutjat i condemnat a mort a corre-cuita. Sembla que en aquesta apressada decisió hi influïren els voluntaris de l'Havana. Segons comentaris populars, el capità general Concha —que havia sigut molt amic de Pintó— els revisava quan dels escamots d'exaltats integristes que componien aquelles milícies en sortiren crits de “mueran los traidores”, la qual cosa tant es podia referir a Pintó com al mateix governador. Concha dirigí la paraula a la tropa assegurant que “es faria justícia”. Poc després, reafirmava l'ordre d'execució. Aquesta va ésser una de les primeres “glòries” dels Voluntarios.

Quan esclatà la guerra d'independència l'any 1868, hi havia a Cuba prop de 100.000 espanyols fadrins vinguts per buscar fortuna i el seu afany era tornar a la llar amb les butxaques plenes. Treballadors, i generalment mancats d'educació, resultaven per la seva edat, condicions i ignorància fàcils de convèncer que les coses havien de continuar com estaven perquè ells poguessin assolir el seu ideal d'enriquir-se ràpidament. Eren candidats ideals per nodrir el Cuerpo de Voluntarios, el qual al cap de pocs mesos arribà a replegar 30.000 homes.

El gener del 1869 l'Havana es convertí en camp de batalla entre els simpatitzants de la independència i els voluntaris peninsulars, els quals decidiren finir amb els separatistes pel seu compte. Foren nombrosos els episodis i abusos que dugueren a terme, car tenien les armes i no dubtaren a fer-les servir. Durant aquests cruentos aldarulls que van causar nombrosos morts i ferits, fou condemnat a sis anys de presó per haver censurat un company d'estudis que havia ingressat en el Cuerpo de Voluntarios, un adolescent havaner anomenat José Martí, que més tard es convertí en l'apòstol de la independència de Cuba. Mentre la guerra es desenvolupava a la part oriental de l'illa, l'Havana quedava a mercè dels voluntaris. Les famílies criolles feien vida de retir, uns emigraven i altres eren empresonats, deportats o embargats. No poques d'aquestes famílies tenien com a cap o com a membre algun català.

La més espectacular de les fellonies dels voluntaris fou l'assassinat de 8 estudiants de medicina acusats d'una suposada profanació de la tomba d'un prohombre de l'integrisme. Va quedar palesa la falsedat de l'acusació, com va confessar més tard un dels participants per part dels Voluntarios, un català —possiblement de Vilanova— anomenat Gil Gelpi i Ferro, autor d'*Historia de la Revolución y Guerra*

de Cuba,<sup>67</sup> que va dir: “Nadie se ocupó de averiguar la verdad de los hechos”. Però els voluntaris volien sang i els acusats foren sotmesos a dos consells de guerra en dos dies fins que vuit foren sentenciats a mort i afusellats. Uns altres trenta van ser condemnats a presó. Cal subratllar que encara que hagués sigut vertadera l'acusació, mai no seria mereixedora ni remotament d'una pena de mort. Malauradament, el president del tribunal que va condemnar a mort els estudiants va ser el català Josep Gener i Batet, un gran negociant de tabac, tinent coronel de Voluntarios i acèrrim espanyolista.<sup>68</sup> Fou defensor dels estudiants un capità de l'exèrcit espanyol anomenat Frederic Capdevila i Miñán, natural de València, el qual durant el judici va haver de defensar-se de l'agressió dels voluntaris. Coneguda la sentència, va trencar la seva espasa en senyal de protesta per una decisió que deshonrava l'exèrcit espanyol. Després va romandre a Cuba com a civil i morí anys més tard a Santiago de Cuba, on té un monument.<sup>69</sup> Tots els 27 de novembre, data commemorativa del crim, l'entitat catalanista anomenada Grop Radical Nacionalista Catalunya d'aquella ciutat li retia homenatge.

S'atribueix a un governant espanyol<sup>70</sup> la següent sentència: “Amb els budells del millor dels Voluntarios haurien de penjar-se tots els altres”.

### *Els voluntaris catalans*

Cal no confondre el Cuerpo de Voluntarios abans referit amb els voluntaris catalans que anaren a lluitar contra els insurrectes cubans, malgrat que el propòsit era el mateix. Amb motiu de la guerra de Cuba a Catalunya, es va organitzar un exèrcit de voluntaris per anar a defensar els interessos del colonialisme. La següent

<sup>67</sup> GELPI I FERRO, Gil. *Historia de la Revolución y Guerra de Cuba*. L'Havana, 1887. Citat per Fernando Portuondo del Prado a *Historia de Cuba*. Editora Nacional de Cuba, 1965, paràgraf 445.

<sup>68</sup> Josep Gener i Batet (l'Arboç 1831 – Barcelona 1900). El 1844, a causa de dificultats econòmiques, el seu pare el va enviar a Pinar del Río, a Cuba, amb un parent dedicat al negoci del tabac. Va assolir una gran fortuna i esdevingué un espanyolista furibund. Va tenir el trist honor d'anunciar públicament la sentència a mort dels estudiants de medicina. A més de les seves activitats econòmiques, feia política i va publicar diversos articles als periòdics de l'època sota el pseudònim Un Demócrata Convencido. Va destacar per les seves obres filantròpiques a Cuba i a l'Arboç. Per les seves posicions imperialistes, va ser nomenat Caballero Comendador i va ser propietari de les Creus d'Isabel la Catòlica i la de Crist de Portugal. Els seus darrers anys els va viure a Barcelona, on va assabentar-se de la “vergonya i humiliació nacional”, com va qualificar el desastre del 1898.

<sup>69</sup> Frederic Capdevila va marxar a Espanya després de l'afusellament dels estudiants i al cap de pocs anys retornà a Cuba, on va tenir problemes quan va ser acusat de no punir les mostres d'antiespanyolisme d'un subordinat seu. En temps de Weyler, residint a Santiago de Cuba va anar a presó acusat de conspiració. Morí en aquesta darrera ciutat el 1898.

<sup>70</sup> Algun autor ha atribuït a Prim aquesta frase, però en aquest cas no sembla probable que tingués com a referent l'afusellament dels estudiants de medicina, car Prim va morir el 27 de desembre del 1879, és a dir, quasi un any abans dels esdeveniments.

descripció de José Joaquín Moreno Massó<sup>71</sup> és prou eloqüent respecte a les motivacions dels reclutats:

La guerra no era tan sols un problema per als comerciants catalans establerts a Cuba, perquè a més afectava en gran part una de les fonts de riquesa principals del Principat, derivada en gran part de les relacions comercials entre tots dos països, amb la tramesa corresponent de diners que enviaven els emigrants a la Península.

Per aquests motius, la resposta de Catalunya a la situació de Cuba no va trigar. Els més afectats, els comerciants, no trigaren a aplegar la suma de 39.150 pesos forts, xifra respectable per a l'època, per finançar la formació dels Batallons de Voluntaris. Entre els finançadors, és fàcil de trobar homes dels més interessats en l'economia de l'illa. Obre la llista Antonio López López,<sup>72</sup> que més tard hauria de rebre el permís exclusiu de transportar els soldats a Cuba en els vaixells de la seva companyia, la Transatlàntica; i no foren menys importants les aportacions de Salvador Samà i Torrents, Josep M. Sarrà i Joan Jover Serra.

Per reclutar homes disposats a lluitar a Cuba, la premsa va fer una gran campanya. A les ciutats es repartien fulls volants amb el pretext d'infondre entre la població un esperit triomfalista, fent al·lusió a la brevetat prevista de la guerra, i les idees independentistes cubanes hi eren titllades d'ofensa a la mare pàtria. "Allá en Cuba, hijos espúreos de la Madre Patria, raza degenerada y corrompida, asestan sus puñales contra los buenos españoles con la más páfida ingratitud, la más infame rebelión. Los Batallones de Voluntarios Catalanes volverán victoriosos, cubiertos de gloria y vuestras madres os recibirán orgullosas". És difícil de veure sinceritat en aquestes paraules. Com a totes les guerres, darrere la farsa hi havia els interessos dels grans comerciants. Fins i tot hi hagué qui se n'aprofità per promoure els seus productes, com el bàlsam de Solsona, "remedio seguro, pronto y eficaz para curar toda clase de heridas producidas por instrumentos cortantes, punzantes, contundentes o armas de fuego".

Per a l'allistament, s'elaborà un reglament en què s'indicaven les clàusules principals del contracte:

1. Hi ingressaran els homes solters i casats que ho sol·licitaran. L'edat no ha de baixar de 20 anys ni passar de 40, amb una estatura no inferior a 1,56 m. S'hi preferiran els qui han servit a Ultramar i a la Península.

2. La paga, des del moment d'embarcar, serà de 16 rals de billó els voluntaris, 20 els sergents primers, 19 els segons, 18 els caporals primers i 17 els segons. Mentre seran a la Península, en rebran la meitat.

3. A cada individu se li descomptaran dos rals de billó del vestuari.

4. Seran equipats, armats i transportats per compte de la nació; també per compte de l'Estat es concedirà llicència per tornar a la Península o continuar a Cuba segons els convingui.

5. Seran afiliats tant de temps com durarà l'estat de guerra a Cuba.

[...] Ben poc es complí d'aquest reglament. En la dècada de 1860 l'economia espanyola travessava un mal moment. A Catalunya, el creixement industrial del cotó es veié momentàniament frenat per la davallada de la importació de cotó. En el sector ferroviari

<sup>71</sup> MORENO MASSÓ, José Joaquín. *La petjada dels catalans a Cuba*. Generalitat de Catalunya. Comissió Amèrica i Catalunya, 1993, pàgs. 60-62.

<sup>72</sup> Antonio López López. Navilier i financer nascut a Comillas, Santander.

passava igual: una forta caiguda d'importació de ferro va minvar considerablement la construcció de vies fèrries. Els valors borsaris queien continuadament. El 1866 es produí el crash de la borsa de Barcelona i s'hi veieren arrossegades les empreses d'assegurances i les companyies marítimes. L'activitat agrària ja feia temps que no tenia garanties: els camps s'anaven despoblant progressivament per la migració en massa cap als centres industrials. El creixement de la població que presentaven ciutats com Barcelona era insostenible. El tancament d'algunes fàbriques i la fallida de societats mitjanes i petites empitjorava la situació de les classes marginades. Amb la guerra de Cuba s'obria una nova possibilitat de guanyar diners dins dels Batallons de Voluntaris o bé d'emigrar per compte de l'Estat, amb la possibilitat de desertar o de trobar un altre parent disposat a pagar una fiança que permetés de desenrolar-se de l'exèrcit. Una altra possibilitat que oferien els cossos de voluntaris era la de poder evadir les quintes, que començaven a mobilitzar joves per tot el país, i allistar-se a l'exèrcit amb una paga superior a la que oferien al servei militar.

Entre aquesta massa de desocupats o marginats, els Batallons de Voluntaris van trobar homes disposats a lluitar en una guerra que gairebé ningú no considerava seva. Els resultats foren catastròfics. Els uns s'enriquieren enormement, com el marquès de Comillas; els altres no van arribar al combat, les malalties tropicals del mar van arribar tot just arribar.

### *Inquietuds filantròpiques*

L'amor pel seu indret nadiu així com el seu sentit de pertinença i amor per Catalunya fou una característica prou generalitzada entre els emigrants catalans, incloent-hi aquells que arreplegaren grans fortunes. Però entre aquests darrers, amb poques excepcions, no ultrapassaren els límits folklòrics i familiars. Ningú no va destacar per la seva posició catalanista dins de les possibilitats i circumstàncies de l'època en què van viure; per contra, defensaren consegüentment posicions espanyolistes i foren implacables en la protecció dels seus interessos particulars i de classe.

La pràctica filantròpica fou un altre dels seus signes distintius i la van dirigir especialment als seus compatriotes a Cuba i a les seves viles nadiues. A Cuba tingueren la previsió de crear institucions de beneficència i de socors i obres socials de tota mena. A Catalunya hi va haver casos veritablement remarcables en aquest sentit i a Vilanova i la Geltrú foren abundosos, però també ho foren a altres indrets del litoral, d'on sortiren una gran part dels emigrants. Escoles, hospitals, biblioteques, obres públiques, esglésies, objectes de devoció, centres lúdics, etc., foren el seu llegat positiu. Com a casos concrets vinculats als promotors del ferrocarril Barcelona-Valls, entre altres, es poden citar el de Salvador Samà i Martí, que finançà la construcció d'un centre d'ensenyament primari i secundari en el qual també s'impartia comerç,<sup>73</sup> i el de Josep Baró i Blanxart, que féu construir l'ermita de la Misericòrdia a Canet de Mar.

Però els actes filantròpics no són sempre expressions sinceres. Alguns no són més que manifestacions farisaïques d'un complex de culpa. Aquells que menyspreen el dret aliè i imposen els seus interessos personals per la força de vegades senten la necessitat de fórmules expiatòries o l'ansietat d'un reconeixement social. El me-

<sup>73</sup> Va confiar aquesta escola als escolapis.

cenatge, l'humanitarisme i altres accions similars són vies adients de purgació. Cal preguntar-se fins a quin punt aquestes manifestacions no foren —com diu l'historiador vilanoví Virella— una altra cosa que una fórmula compensatòria de la mala consciència.<sup>74</sup> No té cap més explicació que aquestes piadoses activitats siguin dutes a terme per homes capaços d'enriquir-se per vies inescrupoloses, de donar suport al despotisme colonialista i absolutista, d'oposar-se activament a l'alliberament dels pobles i, no poques vegades, d'embrutar-se les mans amb sang per tal de satisfer o donar suport als seus interessos.

### TIPIFICACIÓ

Els fets relatats no tenen la intenció de satanitzar els seus protagonistes. La història treballa d'aquesta manera i és plena d'exemples similars i molt sovint pitjors. Podrien resumir-se de la manera següent els trets principals dels catalans que finançaren el ferrocarril a Valls:

- Homes d'origen humil però ambiciosos, determinats i talentosos que per assolir els seus propòsits marxaren a fer les Amèriques. Descendents ja no tan humils però igualment cobdiciosos.
- La seva acumulació originària del capital no fou sempre un producte honest del treball intens, el talent i l'estalvi. Molt sovint van apel·lar a activitats *non sanctas* per tal de replegar cabals.
- Un cop enriquits, s'aplegaren amb les classes dominants de la colònia. Era la via per mantenir i engrandir encara més la seva fortuna. L'home pensa segons viu. Segons l'historiador cubà Álvaro de la Iglesia,<sup>75</sup> “Martí i Torrents,<sup>76</sup> Samà y algunos otros prohombres de su época vinieron a ser en aquel pasado oscuro algo así como el consejo privado, pero áulico, de los gobernadores generales de la isla”.
- Pertanyien a les institucions paramilitars que defensaven el colonialisme, particularment al Cuerpo de Voluntarios. Al mateix temps, molts també donaren suport econòmic i moral als cossos de voluntaris catalans que anaren a l'illa a lluitar contra els patriotes cubans i, en general, col·laboraren amb la repressió dels patriotes cubans.
- Fou freqüent l'enllaçament de fortunes en associacions matrimonials i de negocis duts a terme entre paisans.

<sup>74</sup> VIRELLA I BLODA, Albert. *L'aventura ultramarina de Vilanova i la Geltrú. La nissaga dels Gumà*. Museu de Vilafranca, 1990, pàg. 128.

<sup>75</sup> DE LA IGLESIA, Álvaro. *Acadèmia de la Historia de Cuba*. Citat per Carles Martí a *Los catalanes en América (Cuba)*. L'Havana, 1922, pàg. 172.

<sup>76</sup> Es refereix a Francisco (Panxo) Martí i Torrents, un personatge català molt famós i pintoresc de la primera meitat del segle XIX a l'Havana. Aventurer, negociant, negrer destacat i també filantrop i mecenes. Amic dels governadors i espanyolista consumat. Nombroses anècdotes perfilen la seva singular personalitat.



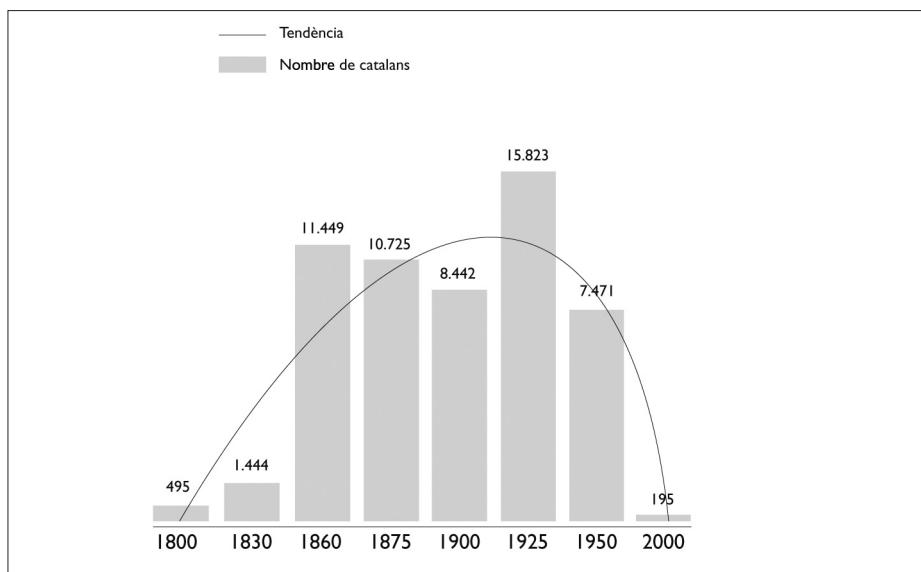
- Un cop acabats, alguns feren ostentació del seu triomf burgès de diverses maneres i no mancaren els casos d'aquells que, cedint a les fatxenderies pròpies de l'època, obtingueren títols de noblesa, com ara el marquesat de Marianao, el de Casa-Samà, el comtat de Diana i el de Santa Rita, entre d'altres, tots vinculats al ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls. En bona manera, era una decisió de vanitat, però també de conveniència: era una forma d'apropar-se al poder i assolir prebendes i avantatges.

- Les pràctiques filantròpiques i piadoses foren freqüents. Algunes a Cuba i altres majorment als seus pobles nadius a Catalunya. Les motivacions, segurament, són una barreja de deler per al reconeixement social, un sentit expiatori de culpa, bones dosis de vanitat i, potser, de tant en tant, una mica d'intenció sincera de solidaritat.

- Altres pràctiques freqüents foren les d'invertir en negocis a Catalunya. En aquests casos, actuaven simplement com a capitalistes.

Aquesta és la fesomia dels finançadors del ferrocarril Barcelona-Vilanova-Valls. Com a inversors en negocis, tingueren un rol positiu d'acord amb els postulats, ja esmentats, d'Adam Smith en què es justificava el capitalisme liberal: una *mà invisible* guia les accions dels homes posant l'egoisme en funció del benestar social. Quan un fabricant s'afanya a elaborar un producte de qualitat o un comerciant dóna un bon tracte a un comprador, no ho fan per solidaritat, sinó per conservar els clients i mantenir-se dins de la competència. És a dir, per guanyar diners i no perdre'n. *The hidden hand* condueix l'egoisme del productor envers el bé dels consumidors. Aquest és, justa la fusta, el mèrit social dels impulsors d'aquesta obra que encara avui té una gran utilitat social.

## IL·LUSTRACIÓ 7. CATALANS NADIUS RESIDENTS A CUBA (ESTIMACIÓ)



## ELS ALTRES CATALANS

La tipificació dels finançadors del ferrocarril a Valls podria deixar un regust amarg si s'arribés a interpretar com a aplicable a tots els catalans que anaren a Cuba. Res més lluny de la realitat. Parodiant el conegut títol de Candel, també es pot parlar dels altres catalans, que foren la gran majoria però que en aquest cas són classificats d'acord amb la seva estructura social i no segons el lloc d'origen.

El flux de catalans que va començar a arribar a l'illa durant l'últim quart del segle XVIII va anar creixent de mica en mica i esdevingué un *boom* ja al començament del segle següent. Com ja s'ha dit, fou la immigració més important de peninsulars fins l'any 1860. En aquesta data, el corrent va minvar sense deturar-se, i fou superada per la dels gallecs i asturians, principalment.

El nombre de catalans nadius radicats a Cuba des d'aquells temps i fins la dècada 1920-1930 fou elevat. La il·lustració 8 mostra una estimació en diverses èpoques. El moments més alts foren les etapes entorn del 1860 i del 1925.<sup>77</sup> La davallada s'inicià després del 1930, en què va cessar el flux migratori i àdhuc s'inicià el retorn de molts a la Pàtria.

L'estructura dels immigrants catalans era diversa. Predominaren els camperols, mariners i obrers d'origen i molts, un cop establerts a Cuba, esdevingueren comerciants, industrials i practicants d'oficis diversos. No hi faltaren els intel·lectuals, polítics —d'una o altra banda—, científics i àdhuc *mambises* que lluitaren per la independència de Cuba. Entre els primers arribats fins al 1830, tampoc no hi mancaren els que es van enriquir amb el tràfic d'esclaus, sortosament pocs, però notoris.

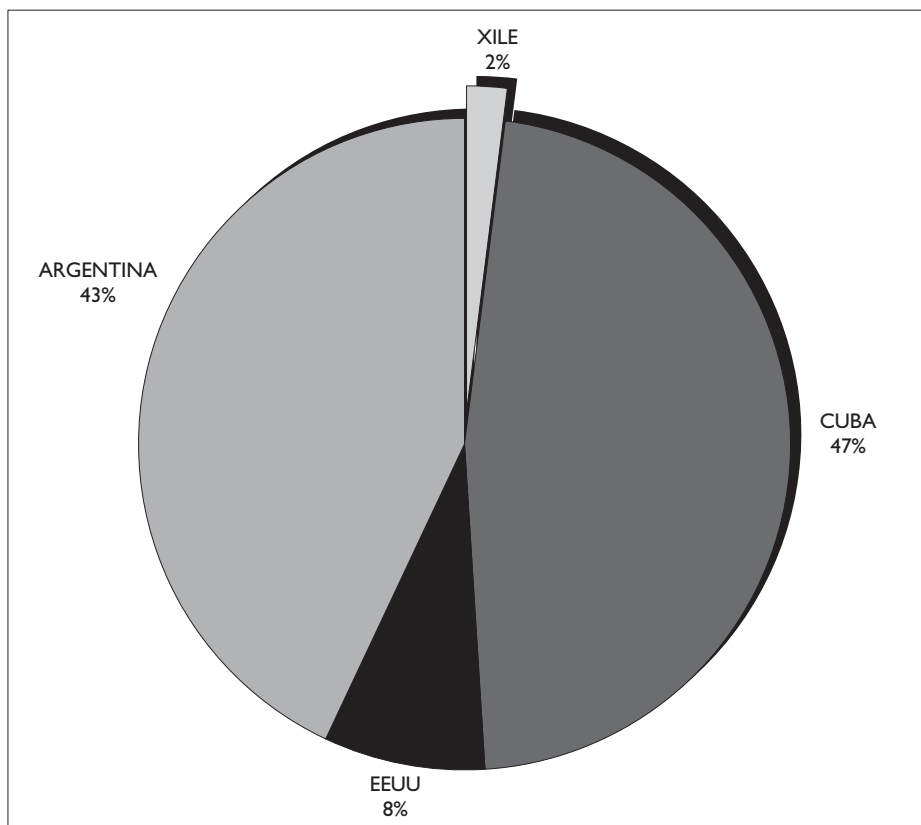
Altres van fer fortunes grans o petites a comptes del seu esforç honrat i aportaren aquesta cultura de treball a llurs famílies cubanes. En l'àmbit econòmic, són testimonis d'aquesta contribució els nombrosos cognoms que en una època o altra encapçalaren firmes industrials, comercials, bancàries i d'altra mena.

Malgrat l'origen de la majoria dels emigrants, no hi mancaren les aportacions culturals i noms destacats com el del pedagog Claudi Mimó —ja esmentat abans—; l'escriptor Josep Conangla i Fontanilles, autor de la ponència de la Constitució Catalana de l'Havana; el científic Benet Vinyes, introductor de la meteorologia a Cuba; l'arqueòleg Francesc Prat i Puig; el músic Josep Ardèvol; el religiós sant Antoni Maria Claret, i tants altres farmacèutics, metges, arquitectes, actors, artistes plàstics, escriptors, cantants i tota mena de professionals i oficials de diverses activitats. Si es tractés dels cognoms dels descendents de catalans, la llista seria inesgotable. Cal tenir en compte que els catalans a Cuba sempre van tenir gran cura d'educar els seus fills.

La colònia catalana a Cuba gaudia d'un arrelat sentit de pertinença i solidaritat, la qual cosa va donar lloc a nombroses formes d'associació. El 1840 es va fundar Soci-

<sup>77</sup> Es tracta d'una estimació encara no definitiva d'un estudi en execució sobre el nombre de catalans nadius a Cuba des de les darreries del segle XVIII fins als nostres dies. Autor: J. M. Ferran i Oliva.

## IL·LUSTRACIÓ 8. PARTICIPACIÓ EN L'APORTACIÓ FINANCERA PER PAÏSOS



etat de Beneficència de Naturals de Catalunya, que encara existeix avui i és el més antic casal català arreu del món. També va ser la primera associació regional dins de Cuba. El 1882 es va crear el Centre Català de l'Havana i la Colla de Sant Mus; l'any 1888, la Unió Catalana; el 1907, el Grop Catalunya de Santiago de Cuba, i, a diverses dates del segle XX, el Foment Català de l'Havana, el Bloc Catalunya de Guantánamo, la Germanor Catalana de Camagüey, la Societat de Beneficència Catalana de Matanzas, i altres a Cienfuegos i Holguín i probablement a diversos indrets més. Algunes disposaven de les seves publicacions, com ara *La Gresca*, apareguda el 1869 a Santiago de Cuba, *Lo Missatger* el 1870, *L'Almogàver* el 1885, *Fora Grillons*, *Nosaltres Sols*, *La Nació Catalana*, *Prou*, *La Nova Catalunya*, *Vida Catalana* i algunes més.

El tarannà original d'aquestes associacions va anar canviant i, ja al segle XX, algunes es varen convertir o van néixer com a entitats de palesa intenció política com són els casos del Centre Català de l'Havana, el Grop Nacionalista Radical de Santiago de Cuba —primera entitat catalana a Cuba que es va declarar francament

separatista—, el Bloc Nacionalista Catalonia de Guantánamo, la Germanor Catalana de Camagüey, el Club Separatista Català Número 1 de l'Havana, i altres.

Cal remarcar que l'any 1928 es va celebrar a l'Havana l'Assemblea Constituent del Separatisme Català, en la qual va ser aprovada la Constitució Provisional de la República Catalana amb la presència del mateix Francesc Macià. No fou per casualitat que l'Avi va seleccionar Cuba per dur a terme aquesta acció de reafirmació patriòtica, previsorament d'una situació per la qual hom lluitava.

També a Cuba es varen celebrar els Jocs Florals del 1887, el 1922 i el 1944.

Els immigrants catalans a Cuba, de manera general, eren persones d'origen humil i pobre nivell escolar, però molt arrelades a la terra nadiua, i solien mantenir una mena de catalanisme ingenu, folklòric, si es vol. Però no eren pocs els que per damunt d'aquesta condició arribaven a posicions polítiques. Durant l'època del colonialisme abundaren els que, influïts pels interessos personals però també per un fal·laç sentit de pertinença inspirat per la ignorància i la propaganda espanyolista de l'època, adoptaren posicions colonialistes. Són, entre d'altres, els casos referits dels inversors del ferrocarril a Valls. Sortosament, no hi faltaren els il·luminats que no foren seduïts pels arguments patrioters ni moguts per interessos materials i tingueren la saviesa d'aplegar-se al costat dels que defensaven el dret de Cuba a assolir la independència.

El suport català a la causa cubana no es va limitar a mostres de simpatia. D'acord amb una estimació conservadora, al voltant de 200 catalans lluitaren dins de les files *mambises* durant les dues guerres grans d'independència, la de 1868-1878 i la de 1895-1898.<sup>78</sup> Seria massa extens detallar els nombrosos exemples coneguts en aquest sentit, sense comptar que encara n'hi ha d'altres per estudiar. N'hi ha prou, com a mostra, d'assenyalar només alguns casos molt significatius.

Miró Argenter va néixer a Sitges el 1857. Cursà a Barcelona dos anys de medicina i després de lluitar a favor dels carlistes es traslladà a Cuba el 1874. El 22 de febrer del 1895, dos dies abans d'iniciar-se l'última guerra d'independència, es va aixecar en armes a les ordres de Bartolomé Massó.<sup>79</sup> Va ser ascendit a coronel i després a general per mèrits de guerra. Finalment, s'incorporà a la tropa del general Antonio Maceo, al qual va acompanyar fins que aquest darrer va morir en combat.<sup>80</sup>

Miró sentia devoció per Maceo i aquest l'apreciava de manera especial. Prova d'això és que el va nomenar cap del seu estat major. En una carta que li va enviar

<sup>78</sup> Estimació de l'autor d'aquest treball al seu assaig "Los catalanes mambises". *Quaderns de Recerca Històrica del Casal Català de l'Havana*, pendent de publicació.

<sup>79</sup> El general Bartolomé Massó fou un dels més destacats patriotes cubans. Alguns deien que havia nascut a Sitges, però és probable que fos a Manzanillo, Cuba. El que sí que és segur és que era fill de catalans.

<sup>80</sup> JUNQUERAS, Oriol. *Els catalans i Cuba*. Barcelona: Proa. Col·l. La Mirada Històrica, 1998, pàgs. 176 i 186.

ROY, Joaquín. *Catalunya a Cuba*. Barcelona: Editorial Barcino, 1988, pàg. 35 i 36.

en una ocasió li deia: “Mi querido Miró, todavía me tiene Ud. enfermo por su imprudencia en el combate. Para probar su valor desmedido no es necesario que cometa barbaridades. Le quiero y le necesito, y sentiría verlo caer sin gloria”.

Després de la guerra, Miró va escriure diversos llibres, entre els quals la seva famosa *Crónica de la guerra* en tres volums. Morí a Marianao, l'Havana, el 1925. El seu catalanisme era tan radical com la seva ideologia independentista cubana. Es vanagloriava d'afirmar que no havia estat mai a Espanya, amb la qual cosa, irònicament, suggeria el fet diferencial de Catalunya.

Un altre cas del qual hom disposa de poques dades és el de Gabriel Prats.<sup>81</sup> Era un català resident a Guantánamo que es va aixecar en armes durant la guerra d'independència de 1895 i assolí el grau de comandant de l'Ejército Libertador en aquella zona. L'any 1928 va tenir l'oportunitat d'entrevistar-se amb Macià en ocasió de la visita de Macià a Guantánamo.

Un personatge singular va ser Josep Oller Aragay, nascut a Molins de Rei el 1878. El 1894 anà a Cuba per dedicar-se al comerç amb el seu germà. Un any i quatre mesos després de la seva arribada es va incorporar a l'Ejército Libertador. Participà en nombroses batalles, fou ferit i patí malalties i tota mena de malastrugances, però finí la campanya amb vida. Durant la seva atzarosa vida militar, va recórrer tota l'illa. Li deien el Noi i àdhuc en alguns documents militars apareix amb el nom de José Noy en lloc del seu vertader cognom. Era un home d'escassa preparació i mai no va assolir graus militars; la seva singularitat radica en el fet que va fer un diari de la seva vida a la guerra. Era íntim i va estar guardat més de 100 anys fins que un jorn va arribar a les mans d'un biògraf.<sup>82</sup> El document original, escrit a llapis, està ple de catalanismes i faltes d'ortografia, com escau a una persona d'origen pagès, amb la instrucció i les circumstàncies de l'època. Aquesta iniciativa implica una fina sensibilitat si, a més, hom considera les dificultats de dur a terme aquesta tasca en les condicions de la campanya. Josep Oller morí a l'Havana l'any 1951.

Una aportació important dels catalans de Cuba envers la seva pàtria nadiua va ser la seva contribució financera a la causa separatista encapçalada per Francesc Macià durant el seu exili entre els anys 1922 i 1931. Una reconstrucció de les dades incompletes disponibles permet establir que el 47% dels diners arreplegats per Macià per mantenir Estat Català i realitzar totes les accions polítiques i insurreccionals dutes a terme durant el període provingueren de Cuba. L'illa es va convertir en la proveïdora de pràcticament la meitat de tots els diners emprats per Macià en la seva acció revolucionària. L'Havana en particular assolí més de la tercera part del total d'aportacions. Aquesta mostra de suport patriòtic tingué, segurament, un bon

<sup>81</sup> *El progreso catalán en América*. Vol. IV. Santiago de Xile: J. Giralt y Cía., 1927, pàg. 254.

<sup>82</sup> Citat a “Los catalanes mambises”, *Quaderns de Recerca Històrica del Casal Català de l'Havana*, encara sense publicar. La referència és d'Ernesto Chávez Álvarez. *Diario de campaña de un catalán mambí*. José Oller Aragay. Ajuntament de Molins de Rei, 1999.

pes en la decisió de Macià d'escollir l'illa com a punt per dur a terme l'Assemblea Constituent. A més, allí comptava amb Josep Conangla, la persona més adient per dissenyar una proposta o ponència de document programàtic com l'aprovat.

En una carta del desembre del 1924 adreçada al Club Separatista Català Número 1 de l'Havana, Macià expressa:<sup>83</sup>

Quin contrast entre el procedir dels rics de Catalunya i vosaltres! Em dieu, en una de les vostres, que els catalans emigrats són gent humil, obrers i empleats que no disposen de béns de fortuna. Això vol dir que vosaltres, a Catalunya, no sols li dediqueu les flors del vostre esperit, sinó també les del vostre treball, les de les vostres fatigues, les dels vostres estalvis.

[...] Materialment és per vosaltres que hem pogut muntar, com cal, la nostra organització i les nostres oficines de París, i els serveis de propaganda, de reclutament i d'espionatge poden funcionar regularment i amb gran eficiència. I no cal ponderar el resultat moral que en resulta, car el sacrifici crida sacrifici, l'entusiasme encomana entusiasme i el bon exemple sempre és ric en fruits i bones obres. Tant de bo que aquesta part d'exemple la cospessin la gent adinerada com l'ha copsat la gent humil [...] de l'acció de Prats de Molló.

Una part important dels fons recollits varen ser dedicats a finançar l'acció de Prats de Molló. Una estimació permet assumir que les despeses per engegar-la arribaren a una xifra de 86.021 dòlars d'aquells temps, és a dir, al voltant del 14% de la quantitat total replegada durant els anys abans calculats.<sup>84</sup>

## Epíleg

Les petjades dels catalans a Cuba tenen diversos matisos. Potser els més sensationals han estat els vinculats als triomfadors que feren les Amèriques i assoliren grans fortunes. Si una part, d'una manera o altra, fou emprada a Catalunya, els personatges en qüestió són remarcables encara amb més raó. Però aquest reconeixement té un tarannà purament burgès i, consegüentment, és parcial. Aquests homes foren una minoria i no representen sempre un paradigma digne d'encomiar. Les raons ja han estat exposades.

La immensa majoria dels que anaren a l'illa va estar constituïda pels altres catalans, entre els quals també n'hi va haver uns quants de destacats en diverses esferes socials no sempre directament vinculades a la tasca d'atresorar cabals: intel·lectuals, científics, artistes, professionals, artesans, polítics, patriotes, treballadors qualificats, entre d'altres, formen part d'aquest grup. Cal afegir-hi també els que van fer les seves fortunes, grans o petites, de manera honrada amb el seu treball intens, talent i estalvi, que no foren pocs.

<sup>83</sup> FABREGAT, Ramon. *Macià. La seva actuació a l'exterior*. Edicions Catalanes de Mèxic, 1952, pàg. 125.

<sup>84</sup> Les estimacions són de l'autor i apareixen en el seu llibre *La Constitució Catalana de l'Havana*, actualment en vies d'edició.

Però independentment de les motivacions dels promotors, les obres materials resten i reclamen tossudament la seva història. Algunes han estat de gran transcendència, com és el cas de les vies fèrries que encara romanen avui.

El viatger que a hores d'ara recorri el trajecte entre Valls i Barcelona emprant el tren estarà gaudint encara d'aquella obra encetada a les darreries del segle XIX. Va ser promoguda per un grup d'indians encapçalat per Francesc Gumà i Ferran, però materialitzada amb el treball acumulat de milers i d'homes que a la llunyana Cuba van fer possible l'assoliment dels cabals requerits per a aquest propòsit.

En referir-se a aquells promotors, cal parlar només del seu talent per als negocis i no de llurs mèrits morals, els quals, en no pocs casos, són discutibles. Foren homes del seu temps que, moguts per l'ambició, compliren eficaçment el seu rol i amassaren fortunes importants. Moltes foren emprades a Catalunya. El seu ofici crematístic va modelar la seva personalitat segons les circumstàncies i estil de l'època. Alguns no tingueren gaires escrúpols a l'hora de fer diners. Donaren suport moral i material a causes injustes per tal de protegir els seus interessos materials. Obtingueren títols de noblesa i feren enllaçaments familiars per raons de conveniència i vanitat. Practicaren la filantropia i la pietat dins d'un àmbit fariseu i motivats, en bona manera, per raons expiatòries. Al capdavant, eren tan pobres que, com va dir algú, l'únic que tenien era diners.



# Restaurant Casa Felix

- Bodes
- Salons privats per a reunions i festes familiars

*Calçotades  
tot l'any*

Tel. 977 60 13 50

FELIX  HOTEL

53 habitacions / aire condicionat  
TV / tennis / piscina  
sales de convencions

Carretera de Tarragona, km. 17  
Telèfon 977 60 90 90 - Fax 977 60 50 07  
43800 VALLS